www.yvelines.fr

DEMANDE D'AUTORISATION D'ABATTAGE D'ARBRES D'ALIGNEMENT SUR LA RD30 À ACHÈRES ET LA RD190 À TRIEL-SUR-SEINE

LIAISON RD30 – RD 190 : PONT À ACHÈRES – BOUCLE DE CHANTELOUP

Yvelines
Le Département

1 OBJET DU PRESENT DOSSIER 3
1.1 RAPPEL DES CARACTERISTIQUES DU PROJET 3
1.2 RAPPEL DES PROCEDURES DU PROJET 6
1.3 MOTIVATION DU PRESENT DOSSIER 6
1.4 CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION DE COUPE 7
2 ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU DOSSIER 7
2.1 IDENTITE ET COORDONNEES DU PETITIONNAIRE 7
2.2 DESCRIPTION ET LOCALISATION DES ALIGNEMENTS D'ARBRES AU SEIN DE LA ZONE D'ETUDE 7
2.2.1 Localisation des alignements d'arbres 7
2.2.2 Description de l'alignement de la RD 190 9
2.2.3 Description de l'alignement de la RD30 10
2.3 DESCRIPTION DES OPERATIONS PROJETEES NECESSITANT L'ABATAGE DES ARBRES 11
2.3.1 Description des travaux 11
2.3.2 Plan situation du projet à l'échelle des communes 15
2.3.3 Le Plan masse 16
3 EFFETS ET IMPACTS : ANALYSE ET DESCRIPTION DES IMPACTS 17
3.1 DOCUMENTS GRAPHIQUES PERMETTANT D'EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE 17
3.1.1 État initial 17
3.1.2 Effets du projet sur le paysage et le patrimoine 22
3.2 DOCUMENTS PERMETTANT D'EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR LA BIODIVERSITE 22
3.2.1 État initial 22
3.2.2 Effet du projet sur la biodiversité 24
3.3 PLANNING D'ABATTAGE 25
4 MESURES ENVISAGEES 26
4.1 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION 26
4.2 MESURES DE COMPENSATION 26
4.2.1 Localisation et description des mesures de compensation 26
4.2.2 Planning de réalisation de la compensation 43
5 TABLEAU RECAPITULATIF DES ABATTAGES ET DES PLANTATIONS 43
6 CONCLUSION 44
7 ANNEXE 1 : PLAN MASSE 45
8 ANNEXE 2 : DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE PREALABLE A L'ABATTAGES D'ARBRES D'ALIGNEMENT LIE AU PROJET ROUTIER 46
9 ANNEXE 3 : DIAGNOSTIC PHYTOSANITAIRE 46

1 OBJET DU PRESENT DOSSIER

1.1 RAPPEL DES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet concerne la création d'une nouvelle voie de circulation entre la RD30, sur la commune d'Achères, et la RD190 sur celle de Triel-sur-Seine avec la création d'un pont sur la Seine.

Cette nouvelle route à 2x2 voies, d'un linéaire d'environ 6 kilomètres en zone périurbaine, permettra d'améliorer la desserte de la boucle de Chanteloup et d'éviter la zone dense des abords du pont de Poissy.

Le pont franchit la Seine à l'extrémité Nord de l'île de la dérivation sur la commune de Carrières-sous-Poissy. Puis la voie franchit la RD55 via un ouvrage inférieur avant de remonter au niveau du terrain naturel dans la boucle de Chanteloup. Un giratoire intermédiaire sera créé au croisement entre la nouvelle route et la RD 22 (G2).

Le projet prévoit la création d'un barreau de liaison entre la RD22 et la RD55, situé au Sud de la voie principale. Cette voie permettra le maillage entre la nouvelle route et la RD55.

Les échanges se feront via des carrefours giratoires à niveau (4 à créer et 3 à reprendre), présentés sur la figure 2 :

- Les giratoires à créer sont :
    - Le giratoire G1 au croisement entre la RD 190 et la nouvelle route ;
    - Le giratoire G2 au croisement entre la RD 22 et la nouvelle route ;
    - Le giratoire G3 au croisement entre la RD 30 et la nouvelle route ;
    - Le giratoire G22 au croisement entre la RD 22 et le barreau ;

Les giratoires à reprendre :

- Le giratoire G55 qui permettra de mailler la RD 55 à la RD 22 via le nouveau barreau ;
- Les giratoires G31 et G30 situés sur la RD30.

Les RD30 et RD190 sur lesquelles le projet se raccorde feront l'objet, en partie, de requalification.

Le projet intègre la réalisation de 5 ouvrages d'art :

- Un pont sur la Seine surplombant l'ile de la Dérivation à Carrières-sous-Poissy (env. 760m) ;
- Un passage sous la RD55 permettant à la liaison de franchir la voie ;
- Un bassin enterré recueillant une partie des eaux pluviales de la chaussée ;
- Un passage inférieur sous la nouvelle liaison RD30-RD190, au sein de la boucle, rétablissant le chemin de Pissefontaine ;
- Une passerelle piétonne au-dessus de la RD30.

Le projet intègre également la réalisation de 3 bassins pour la gestion des eaux pluviales qui seront végétalisés (en plus de celui enterré).

L'intégration paysagère et l'esthétisme du pont constituent un enjeu majeur, tout comme la prise en compte des impacts potentiels en termes de bruit et de pollution de l'air.

Ainsi, outre la nouvelle voie, différents équipements sont prévus, tels que, pour la protection des riverains, des écrans acoustiques implantés sur le pont au droit de l'île de la Dérivation et en bordure Est de la RD30 à Achères.

Afin de favoriser les circulations douces, en continuité avec les aménagements existants ou à venir, des cheminements cyclables sont prévus de part et d'autre de la liaison créée entre la RD30 et la RD190, ainsi que sur le linéaire requalifié de la RD30 et de la RD190.

Le projet d'aménagement de la nouvelle voie entre la RD30 et RD 190 avec la création d'un pont vise une intégration paysagère harmonieuse en minimisant l'impact de l'infrastructure. Il repose sur la continuité des micro-paysages existants (vergers, bosquets, boisements) et la replantation d'arbres et de végétation pour assurer une cohérence écologique et visuelle.

Les plantations ne sont pas prévues sur toute la longueur du projet pour ne pas souligner la route au sein de la boucle et créer une rupture visuelle. Le pont, permettant la traversée de la Seine, sera de conception sobre afin de s'intégrer au mieux dans le paysage de la vallée de la Seine.

Les aménagements paysagers ont également pour objectif d'offrir un cadre agréable aux différents usagers de la route (modes actifs et passifs).

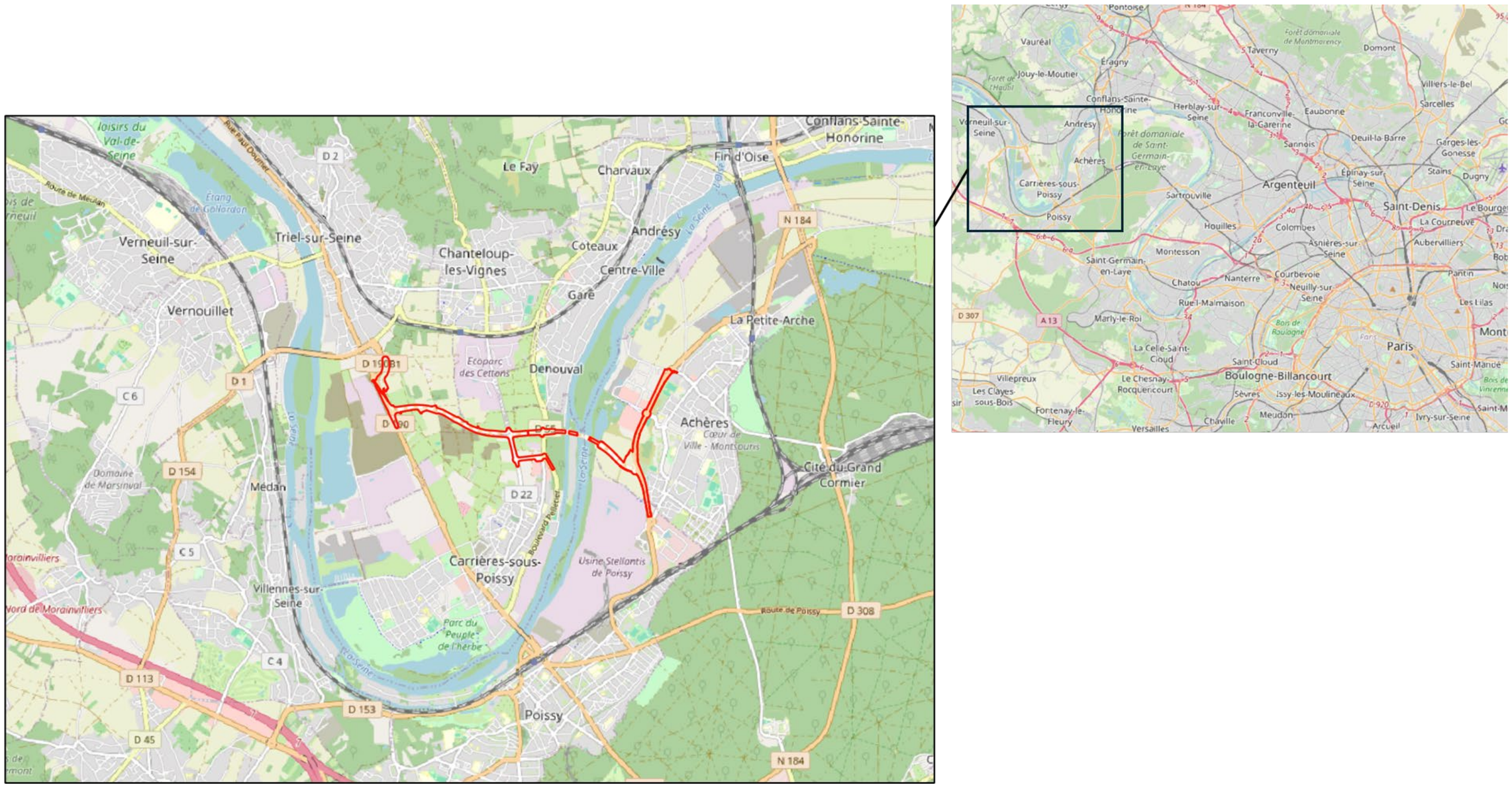


Figure 1 : Localisation du projet

Figure 2 : Présentation générale du projet de liaison RD30 - RD190 : Pont à Achères - boucle de Chanteloup (Source : Ingérop)

1.2 RAPPEL DES PROCEDURES DU PROJET

Le projet a fait l'objet de plusieurs procédures administratives, notamment au titre du code de l'environnement :

- Demande de **Déclaration d'Utilité Publique (DUP) :** le projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont à Achères) sur les communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine par l'arrêté n°2013039-0002 du 8 février 2013 a été déclaré d'utilité publique. Cet arrêté vaut également mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes et Triel-sur-Seine.
- **Demande de prorogation de la DUP** : par l'arrêté n°20173356-0003 du 22 décembre 2017, la DUP obtenue en 2013 est prorogée dans tous ses effets pour une durée de 5 ans.
- **Demande d'autorisation Environnementale (DAE)** sollicité pour les procédures suivantes **:**
    - <u>Au titre du code de l'environnement :</u>
        - Autorisation au titre de la police de l'eau, en application de l'article L.214-3 du code pour l'ensemble du projet.
        - Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats protégés, en application de l'article L.411-2 du code, pour l'ensemble du projet ;

Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 du code.

- <u>Au titre du code forestier</u> :
    - Autorisation de défrichement, en application de l'article L. 341-3 du code, pour les ouvrages situés en zones boisées au sens du code forestier.

À la suite du dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale, le 12 mars 2021, et à une enquête publique de décembre 2022 à janvier 2023, le projet a été autorisé par l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-258 du 3 juillet 2023 portant autorisation environnementale au titre des articles L.181-1 et suivants du code de l'environnement.

A la date du dépôt et de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale, l'autorisation préalable pour l'abattage d'arbres d'alignement n'était pas intégrée au régime de l'autorisation environnementale unique. Ainsi, les informations disponibles relatives aux arbres abattus de même que celles relatives au suivi et à l'entretien des plantations ont été intégrées à l'étude d'impact globale, réalisée, pour la demande d'autorisation environnementale (DAE).

Le présent dossier vise donc à autoriser de manière formelle le Département à procéder aux abattages des arbres d'alignement conformément aux nouvelles exigences de l'article L. 350-3 du Code de l'environnement et du décret n°2023-384 du 19 mai 2023, intervenus en application de la loi 3DS du 22 février 2022.

1.3 MOTIVATION DU PRESENT DOSSIER

La loi 3DS publiée le 21 février 2022 modifie l'article L.350-3 du code de l'environnement qui prévoit dorénavant que :

« *Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques.*

Le fait d'abattre ou de porter atteinte à un arbre ou de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit.

[…]

Par ailleurs, le représentant de l'État dans le département peut autoriser lesdites opérations lorsque cela est nécessaire pour les besoins de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements. *Le représentant de l'État dans le département informe sans délai le maire de la commune où se situe l'alignement d'arbres concerné du dépôt d'une demande d'autorisation. Il l'informe également sans délai de ses conclusions.*

La demande d'autorisation ou la déclaration comprend l'exposé des mesures d'évitement envisagées, le cas échéant, et des mesures de compensation des atteintes portées aux allées et aux alignements d'arbres que le pétitionnaire ou le déclarant s'engage à mettre en œuvre*. Elle est assortie d'une étude phytosanitaire dès lors que l'atteinte à l'alignement d'arbres est envisagée en raison d'un risque sanitaire ou d'éléments attestant du danger pour la sécurité des personnes ou des biens. Le représentant de l'État dans le département apprécie le caractère suffisant des mesures de compensation et, le cas échéant, l'étendue de l'atteinte aux biens.*

[…]

La compensation mentionnée aux cinquième et sixième alinéa doit, le cas échéant, se faire prioritairement à proximité des alignements concernés et dans un délai raisonnable.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article et les sanctions en cas de non-respect de ses dispositions. »

C'est sur ce fondement que le département des Yvelines dépose le présent dossier.

1.4 CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION DE COUPE

Le décret n°2023-384 du 19 mai 2023, qui complète le régime de protection des allées d'arbres et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique, a créé les articles R.350-20 et suivants du code de l'environnement, qui précisent le contenu du dossier de demande d'autorisation et la procédure d'instruction. Conformément aux articles R.350-20 et R.350-28, le présent dossier présente les éléments suivants :

1. *L'identité et les coordonnées du pétitionnaire;*
2. *La description ainsi que la localisation de l'allée ou l'alignement d'arbres concerné et de la voie ouverte à la circulation publique le long de laquelle les arbres sont implantés;*
3. *La description des opérations projetées faisant apparaître la nature des opérations, le ou les arbres concernés ainsi que le motif fondant ces opérations;*
4. *La description des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements en cause et les raisons pour lesquelles les opérations projetées sont nécessaires à la réalisation de ceux-ci;*
5. *La preuve de l'information du propriétaire de l'allée ou de l'alignement d'arbres sur les opérations projetées lorsque celui-ci est différent du pétitionnaire;*
6. *Le plan de situation du projet à l'échelle de la commune;*
7. *Le plan de masse du projet côté dans les trois dimensions faisant notamment apparaître le ou les arbres concernés par les opérations, leur positionnement au sein de l'allée ou de l'alignement ainsi que la distance par rapport à la voie ouverte à la circulation publique;*
8. *Des documents de type photographies permettant d'évaluer les effets du projet sur le paysage;*
9. *Le descriptif et le calendrier des mesures de compensation envisagées et l'indication de leur distance par rapport à l'allée ou l'alignement actuel ainsi que, le cas échéant, les raisons pour lesquelles la compensation ne peut pas être faite à proximité de cette allée ou de cet alignement.*

Les éléments susvisés composent le titre suivant du présent dossier, et sont organisés dans le même ordre que celui de la liste exposée ci-avant.

2 ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU DOSSIER

2.1 IDENTITE ET COORDONNEES DU PETITIONNAIRE

Le présent dossier est présenté par le demandeur initial de l'autorisation environnementale :

Yvelines
Le Département

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES YVELINES

Hôtel du Département

2 place André Mignot 78000 VERSAILLES

2.2 DESCRIPTION ET LOCALISATION DES ALIGNEMENTS D'ARBRES AU SEIN DE LA ZONE D'ETUDE

2.2.1 Localisation des alignements d'arbres

Comme le montre la figure suivante, les alignements d'arbres concernés par le projet se situent le long de la RD 190 et de la RD 30. L'abattage de ces arbres avaient déjà été prévus dans les différents dossiers réglementaires déposés au titre du projet.

Figure 3 : Localisation des alignements d'arbres

2.2.2 Description de l'alignement de la RD 190

La RD 190 est bordée par deux alignements majoritairement de tilleuls. Les arbres sont implantés entre la chaussée et la piste cyclable, sur les plates-bandes enherbées.

Figure 4 : Alignements d'arbres sur la RD 190 Nord (Source : Ingérop)

Le diagnostic phytosanitaire réalisé en 2022 a permis d'évaluer ces arbres en termes d'âge, de taille, de circonférence et d'état de santé. L'alignement est composé d'arbres d'âges variés (adultes et jeunes adultes), en raison de plantations successives pour combler les manques. Leur état phytosanitaire est moyen : seuls 23 % des arbres sont en bon état, tandis que 25 % présentent un état médiocre ou mauvais.

D'un point de vue paysager, ces alignements sont des éléments structurants du paysage ouvert de la boucle de Chanteloup sur un territoire relativement plat. Leur visibilité à grande distance est toutefois atténuée par la discontinuité des plantations et la variabilité du développement des individus.

Ces alignements ont également une valeur historique notable. Ils apparaissent sur des photographies aériennes de 1923. Ils confèrent ainsi à la RD 190 une identité marquée au sein du territoire.

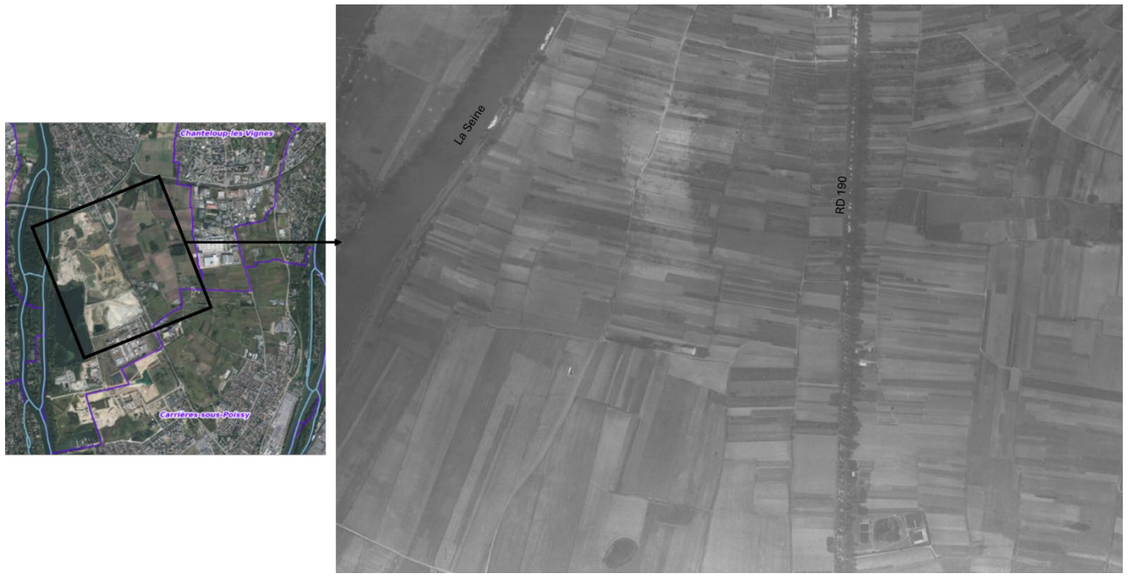


Figure 5 : Photo aérienne 1923 (Source : IGN - remonter le temps)

2.2.3 Description de l'alignement de la RD30

La RD 30 est bordée par un alignement morcelé unilatéral à l'ouest de la chaussée. On observe plusieurs tronçons sur cet alignement que les diagnostics phytosanitaires permettent de caractériser.

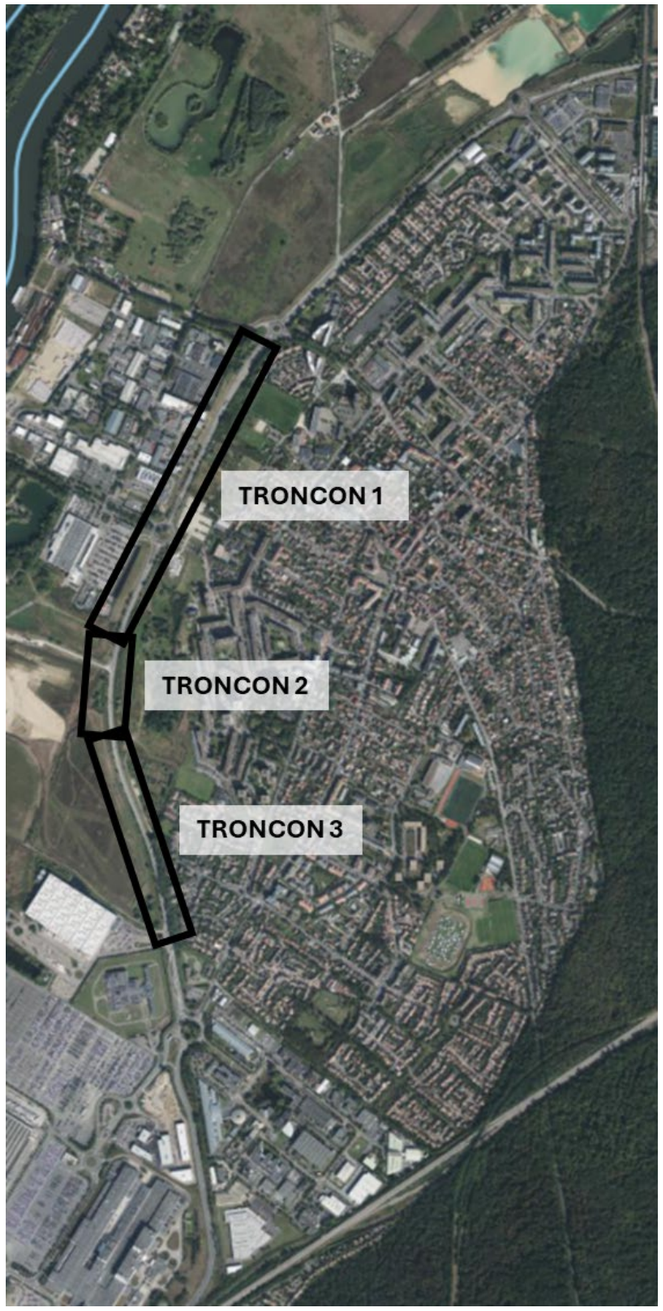


Figure 6 : Tronçon d'alignement d'arbre actuel (Source : Ingérop)

Figure 7 : Alignement d'arbres du tronçon 1 (Source : Ingérop)

Le tronçon 1, selon le diagnostic de 2023, est constitué de 32 érables sycomore et de 10 érables plane relativement jeunes. Pour certains, le développement au gabarit routier est en cours. Ils sont implantés sur l'accotement entre la chaussée et le fossé. Leur état phytosanitaire est moyen : 33% des arbres sont en bon état et 7 % présentent un état médiocre ou mauvais.

Figure 8 : Alignement d'arbres du tronçon 2 (Source : Ingérop)

Le tronçon 2, selon les diagnostics de 2020, est constitué de 15 Tilleuls relativement jeunes (aujourd'hui 13). Pour certains, le développement en gabarit routier est en cours. Ils sont implantés sur l'accotement entre la chaussée et le fossé. Leur état phytosanitaire est moyen : 6 des arbres sont en bon état et 1 présente un état médiocre ou mauvais.

Figure 9 : Alignement d'arbres du tronçon 3 (Source : Ingérop)

Le tronçon 3, selon les diagnostics de 2020, est constitué de 29 érables sycomores et 7 érables planes relativement jeunes. Pour certains, le développement de la charpente est en cours. Ils sont implantés sur l'accotement entre la chaussée et le fossé. Leur état phytosanitaire est plutôt bon : 33% des arbres ont un état moyen et 17 % présentent un état médiocre ou mauvais.

L'alignement présent est morcelé, ce qui limite son impact visuel et ne permet pas d'en faire un élément paysager marquant. Les espacements entre les tronçons sont irréguliers, avec des écarts pouvant être significatifs. D'un point de vue paysager, cet alignement n'est pas un élément structurant du paysage. Il n'a pas de valeur historique notable, les premiers alignements apparaissent à partir de 1992.

Pour renforcer la cohérence et l'intégration paysagère, il est proposé de recréer un alignement continu et structuré.

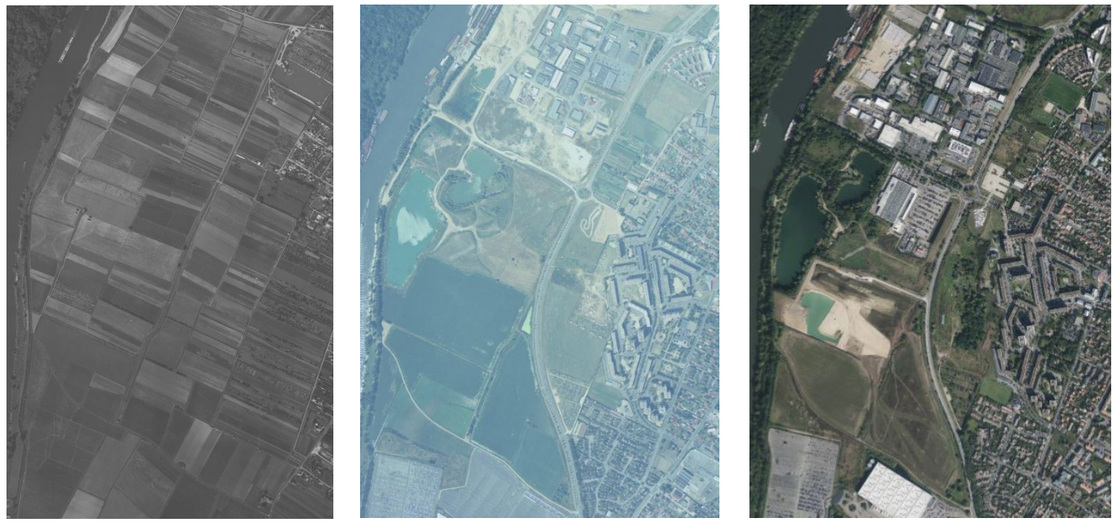


Figure 10 : Photo aérienne de 1963 (à gauche), 1992 (au centre) et 2025 (à droite) (Source : IGN - remonter le temps)

2.3 DESCRIPTION DES OPERATIONS PROJETEES NECESSITANT L'ABATAGE DES ARBRES

2.3.1 Description des travaux

2.3.1.1.1 Travaux sur la RD 190

Concernant la RD 190, la section impactée par le projet est découpée en 2 tronçons (nord et sud) séparés par un giratoire qui sera créé dans le cadre de ce projet.

Le projet prévoit, sur un linéaire de 660 m, l'élargissement de la RD 190 pour passer d'une 2x1 voies à une 2x2 voies. Les deux chaussées comprenant 2 voies seront séparées par un terre-plein central minéralisé.

Une piste cyclable unidirectionnelle sera implantée de part et d'autre de la chaussée et une cunette enherbée sépare la chaussée de la piste cyclable.

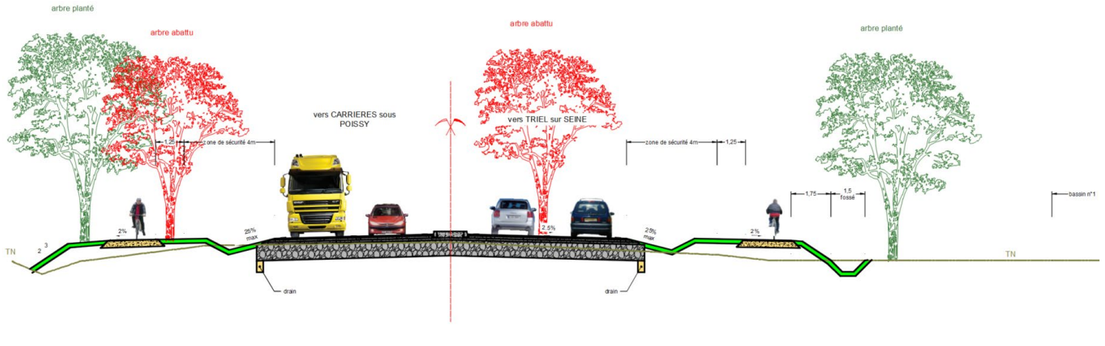


Figure 11 : Profil en travers type RD190 (Source : Ingérop)

L'alignement présent sur la RD190 sera impacté (arbre en rouge sur le profil en travers (PT) ci-dessus) et nécessitera l'abattage de 55 tilleuls majoritairement adultes.

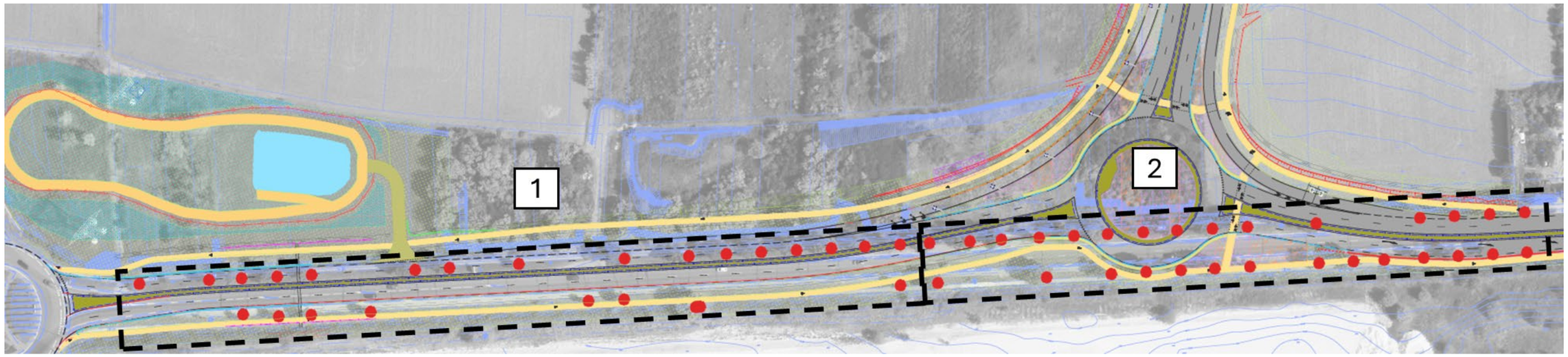


Figure 12 : Localisation des arbres d'alignement concernés au droit de la RD 190

2.3.1.1.2 Travaux sur la RD 30

Concernant la RD 30, un élargissement est également prévu, avec, là aussi, la création d'un nouveau giratoire pour permettre les échanges entre la RD 30 et la liaison RD 190 – RD 30.

Deux types d'aménagements sont prévus pour cet axe :

- Au nord de la liaison (section 4 Nord et Centre), la plateforme routière, conçue en boulevard urbain, sera composée de deux chaussées à deux voies séparées par un terre-plein central. Des pistes cyclables unidirectionnelles sont prévues de chaque côté de la RD.
- Au sud de la liaison (section 4 Sud), la RD restera à 2 x 1 voie mais sera rehaussée afin d'être mise hors d'eau en cas de crue centennale (prescription au PPRI). Des bandes cyclables unidirectionnelles sont prévues sur la chaussée.

L'ensemble des sections 4 Nord et Centre intègre côté Ouest la réalisation d'une rigole de 5 mètres de large (engagement au PPRI-PGA) permettant une décrue plus rapide des eaux de la plaine.

Des écrans acoustiques seront mis en place côté Est de la chaussée, sur l'ensemble du linéaire de la RD30 concerné par le projet, afin de protéger les habitations.

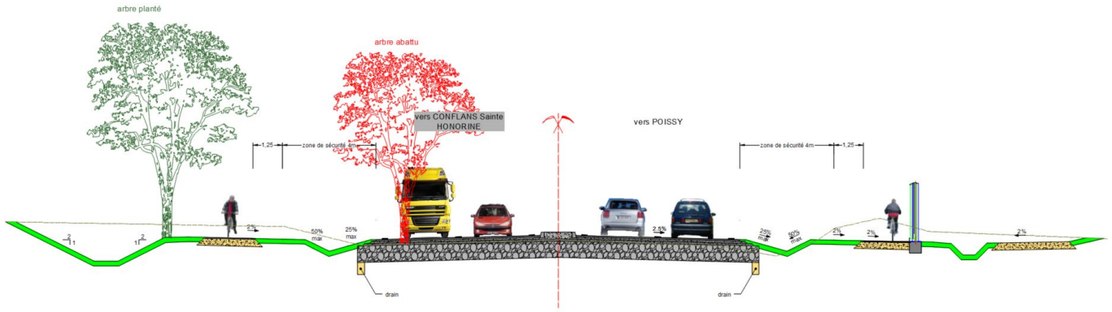


Figure 13 : Profil en travers de la section 4 Nord (Source : Ingérop)

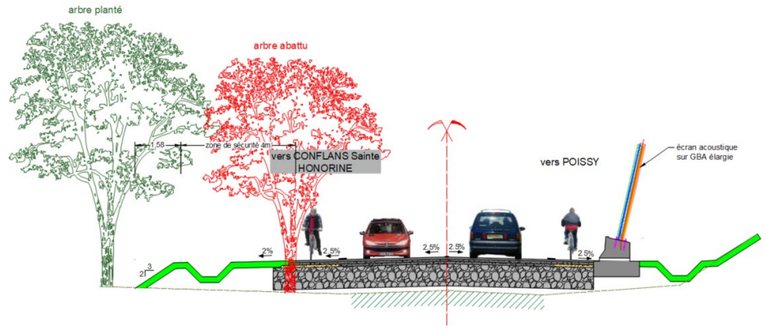


Figure 14 : Profil en travers de la section 4 sud (Source : Ingérop)

À noter qu'une passerelle dédiée aux modes doux franchira la RD30, afin de faciliter l'accès des Achérois vers les berges de Seine.

Dans le cadre du projet, 92 arbres devront être abattus sur l'alignement de la RD30.

Figure 15 : Cartographie des arbres à abattre (Source : Ingérop)

2.3.2 *Plan situation du projet à l'échelle des communes*

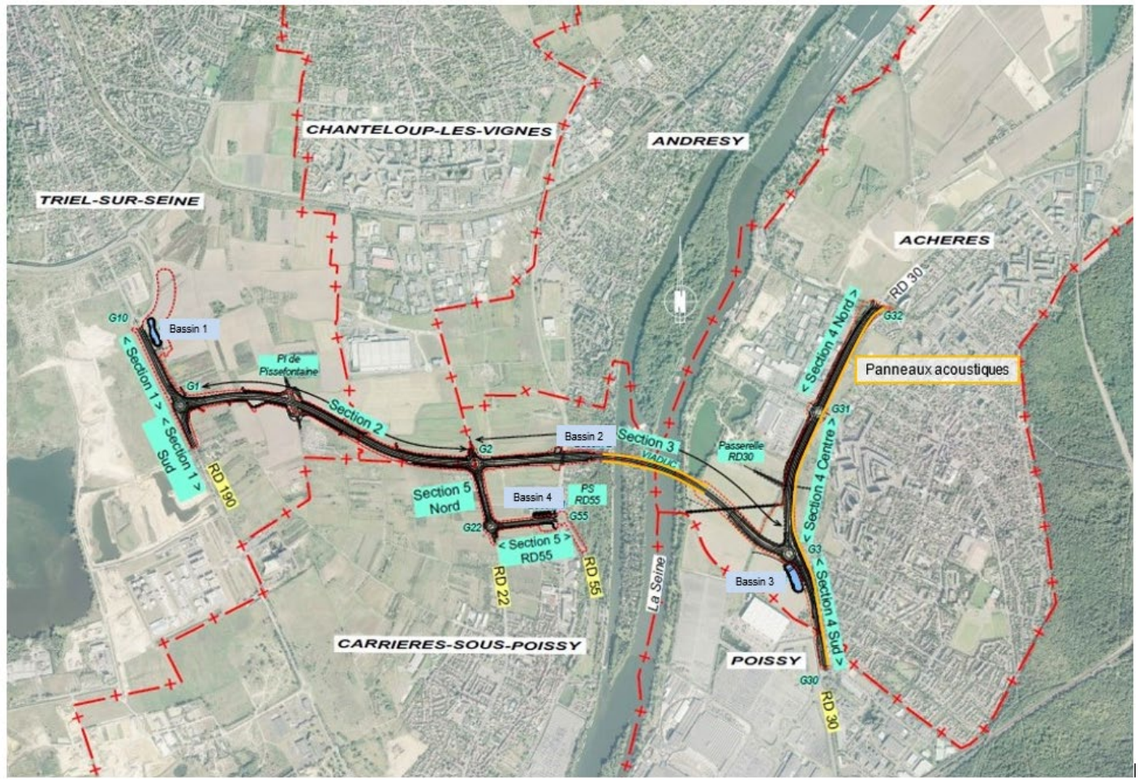


Figure 16 : Plan de situation du projet à l'échelle des communes (Source : Ingérop)

2.3.3 *Le Plan masse*

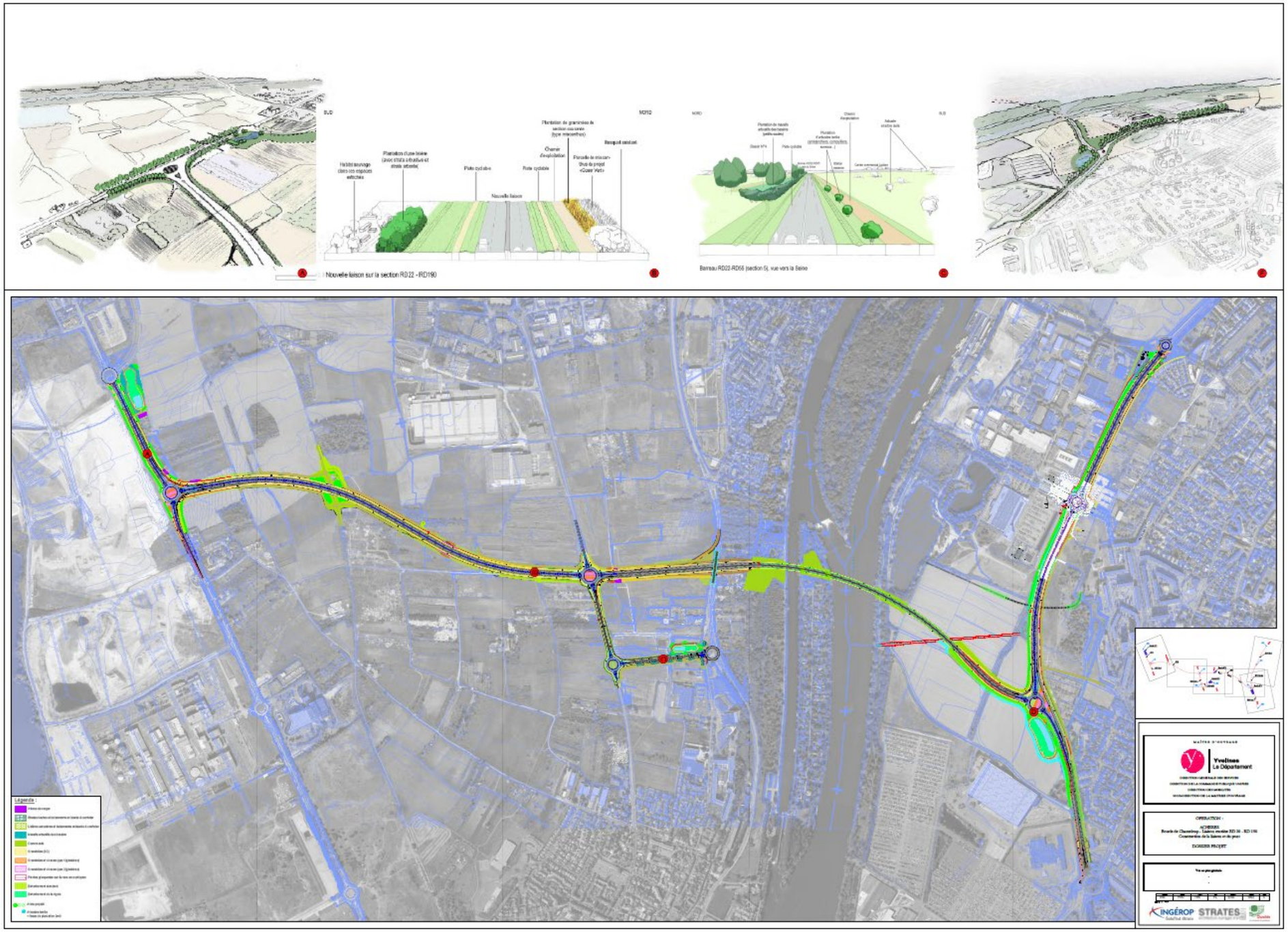


Figure 17 : Plan de masse (Source : Ingérop)

3 EFFETS ET IMPACTS : ANALYSE ET DESCRIPTION DES IMPACTS

3.1 DOCUMENTS GRAPHIQUES PERMETTANT D'EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

3.1.1 État initial

3.1.1.1 Atlas des paysages des Yvelines

Le département des Yvelines est découpé en six ensembles de paysages et le projet s'inscrit à cheval sur deux de ces ensembles :

- **V. Vallée de la Seine :** cet ensemble dessine un vaste couloir au nord du département, dans la direction armoricaine nord-ouest/sud-est, dans lequel elle sinue et taille de hauts coteaux.
- **VI. Le Vexin Français :** il borde le département au nord, sa partie yvelinoise offrant le panel de ses caractéristiques : ouverture vers le ciel de ses plateaux cultivés, horizons boisés de ses hautes buttes étirées, vallées charmantes creusées des affluents de la Seine.

L'atlas Paysage apporte une vision plus fine par unités paysagères. À cet égard, l'aire d'études appartient à l'unité 19, la *boucle de Poissy, de Conflans à Meulan*.

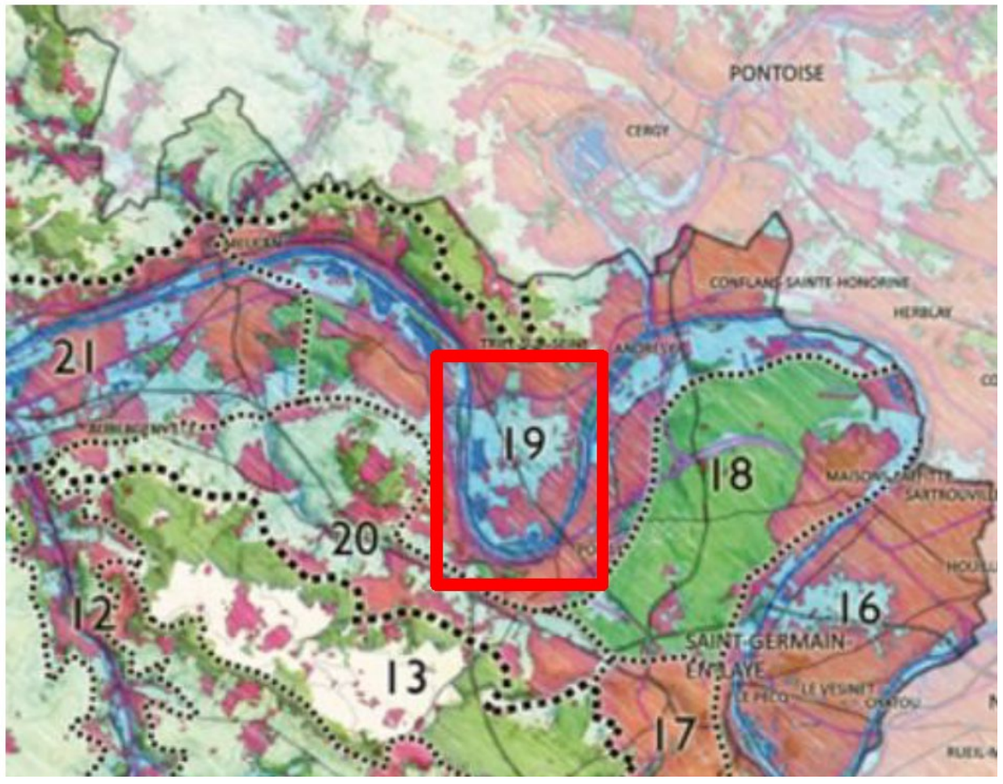


Figure 18 : Les unités paysagères recensées dans l'Atlas des Paysages des Yvelines

L'unité paysagère Boucle de Poissy est marquée par 3 grandes plaines alluviales :

- La plaine alluviale de Chanteloup, concernée par le projet ;
- La plaine alluviale d'Achères, dont une partie est concernée par le projet ;
- La plaine alluviale de Verneuil-sur-Seine, non concernée par le projet.

Ces plaines tapissées d'une épaisse couche d'alluvions de sables et de graviers font ou ont fait l'objet d'exploitation sous forme de carrières. Pour fermer la vue sur ces carrières depuis les routes, des talus de protection ont été mis en place, marquant le paysage.

Ce paysage de méandres, marqué par sa topographie et son occupation des sols, offre des ambiances paysagères remarquables, distinctes des sections plus rectilignes du fleuve.

L'orientation du site s'inscrit dans celle de la vallée de la Seine, qui suit l'axe nord-sud typique du Bassin parisien et influence le tracé du fleuve ainsi que celui de ses vallées, crêtes et coteaux.

Ces plaines sont bordées au nord par une butte témoin boisée et habitée nommée « l'Hautil » et au sud par un long arc de coteaux boisés et habités bordant la rive extérieure du fleuve.

Le secteur de la Boucle de Chanteloup se distingue par une diversité paysagère répartie en plusieurs ambiances complémentaires (conf. Figure 20) :

- **Bords de Seine (n°1) :** Espaces ouverts reliés au fleuve, marqués par une végétation riveraine (ripisylve) et des îles créant une atmosphère paisible. La reconquête naturelle et les usages de loisirs apportent une qualité pittoresque à ce paysage, classé en partie ZNIEFF.
- **Friches de la plaine alluviale (n°2) :** Paysage ouvert marqué par des friches industrielles (anciennes décharges et carrières) et quelques repères structurants (RD190, usine AZALYS). Malgré l'absence de vue directe sur la Seine, les horizons s'étendent vers les coteaux boisés de l'Hautil et ceux de la rive sud, conférant une échelle élargie à la vallée.
- **Plaine agricole (n°3)** : Située au centre, elle offre des perspectives dégagées sur l'ensemble du site, bien que l'agriculture y soit en déclin en raison de pollutions historiques. Les initiatives récentes, comme les plantations de Miscanthus et le projet du « parc du peuple de l'herbe », traduisent une mutation vers un paysage multifonctionnel.
- **Contrefort boisé de l'Hautil (n°4) :** Relief marqué par un boisement dense et des ouvertures visuelles panoramiques, notamment depuis les routes RD1 et RD55. La colonisation végétale des anciens vergers assure une continuité entre nature et urbanisation.
- **Coteau en bord de Seine (n°5) :** Variation de relief située entre Carrières et Andrésy, où la plaine agricole s'ouvre sur un petit coteau calcaire boisé. Ce paysage, intime et naturel, est particulièrement apprécié pour le chemin de halage, très fréquenté par les usagers.

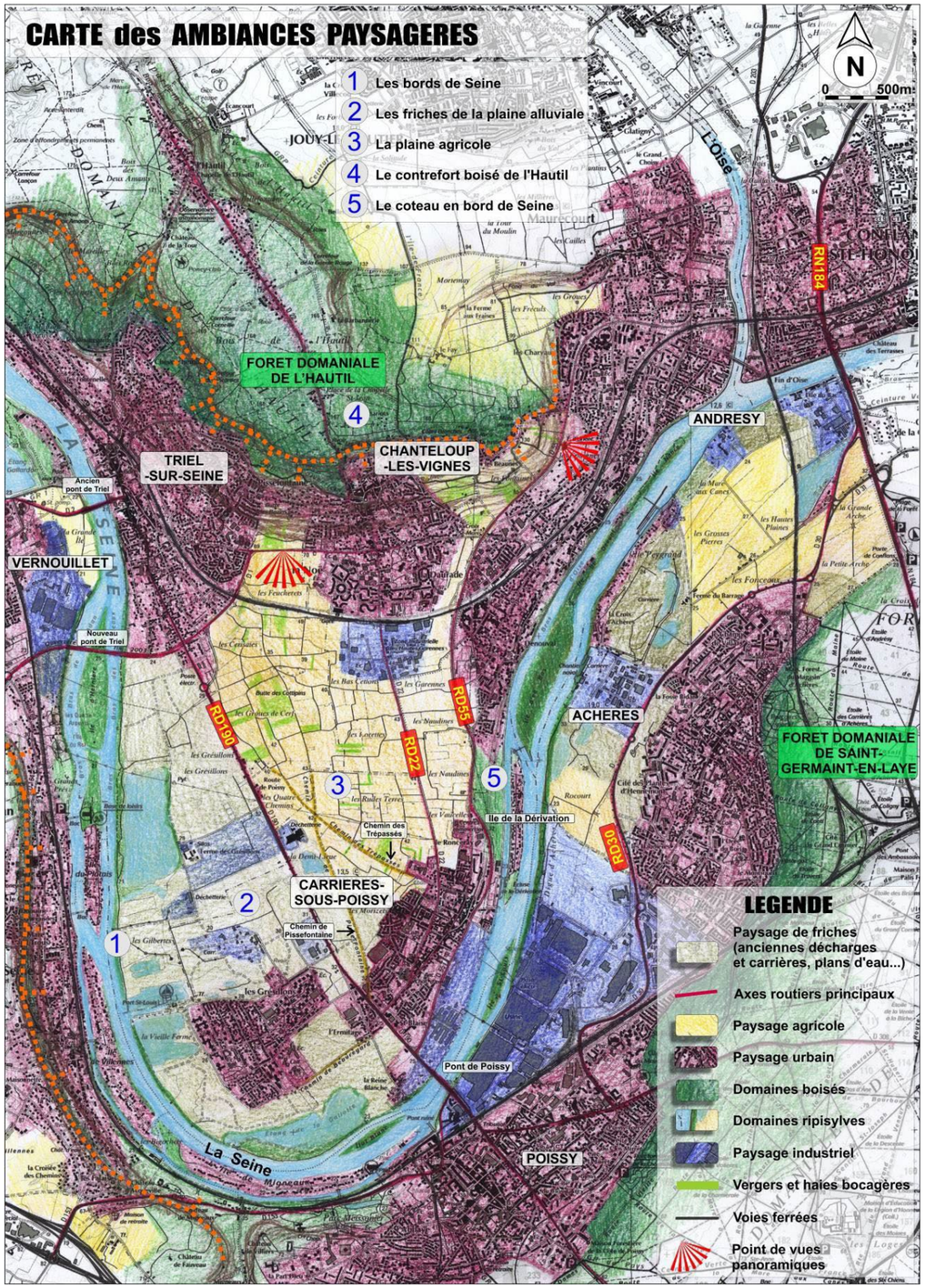


Figure 19 : Les ambiances paysagères composant l'aire d'étude (Source : Atlas des paysages des Yvelines)

Ces paysages témoignent d'une transition entre héritage industriel et ambition de valorisation écologique et paysagère.

Les caractéristiques géologiques et topographiques du site, avec notamment l'étagement des terrasses alluviales et l'orientation des pentes, ont déterminé des paysages aux milieux différenciés.

Les plaines de Chanteloup-les-Vignes et d'Achères, sont depuis plusieurs années des paysages ouverts en pleine transformation. Autrefois agricoles, elles ont été exploitées en carrières avant d'être interdites à la culture par un arrêté préfectoral en 2000, à cause de leur utilisation comme zone d'épandage par la ville de Paris. Depuis, elles se sont enfrichées et sont devenues des zones de dépôts sauvages, accueillant également des occupations illégales où apparaissent parfois de petits potagers. Ce site appelé « mer de déchets, a fait récemment l'objet d'un nettoyage à l'initiative du Département.

Enfin, la structure paysagère composée d'anciens vergers, bosquets et boisements tend progressivement à disparaître.

Figure 20 : Les bords de la Seine (au premier plan) et le coteau en bord de Seine (à l'arrière-plan), au droit de l'Ile de la Dérivation (Source : Clément Chauvet)

Figure 21 : La plaine agricole à Carrières-sous-Poissy (Source : Clément Chauvet)

Figure 22 : Paysage de friches alluviales à Carrières-sous-Poissy (Source : Google Maps)

Figure 23 : Le contrefort boisé de l'Hautil, à Triel-sur-Seine (Source : Google Maps)

La route départementale RD 190, qui s'inscrit dans l'unité paysagère Friches de la plaine alluviale, est un élément marqueur de cette unité. La RD 30, quant à elle, également dans l'unité paysagère Friches de la plaine alluviale, n'est pas un élément aussi marquant que la RD 190. En effet, elle s'insère dans un paysage plus urbain et industriel.

3.1.1.2 Atlas du patrimoine des Yvelines

D'après l'atlas du patrimoine des Yvelines, les alignements d'arbres concernés par la présente demande se trouvent en dehors de tout zonage de protection du patrimoine (site classé, site inscrit, monument historique).

Le site patrimonial remarquable le plus proche est celui d'Andrésy au niveau de la Seine. Un site inscrit se situe non loin de la RD 190 à l'ouest, sur des îles de la Seine. Il se nomme « Rives de la Seine, île de la Motte-des-Braies, île d'Hernières et île du Platais ». Entre le projet et ce site est présente la ripisylve de la Seine obstruant la vue.

Enfin, plusieurs périmètres de protection de monuments historiques se situent, pour le plus proche, à 850m de la RD 190 à l'ouest, pour des monuments situés sur la commune de Médan. Les monuments concernés se situent sur la rive ouest de la Seine, derrière une des îles, la visibilité du projet depuis ces monuments est donc inexistante.

3.1.1.3 PLUi Grand Paris Seine et Oise

D'après le PLUi du Grand Paris Seine et Oise, les secteurs, où les arbres seront abattus, sont situés au droit de la Boucle de Chanteloup. Le paysage y est très ouvert, marqué par l'activité d'extraction de matériaux et parsemé de plans d'eau liés à cette activité.

La Boucle de Chanteloup est concernée par l’Orientation d’Aménagement et d’Orientation (OAP) secteur 11, ciblée comme étant un espace d’enjeux métropolitain. La vocation de cette OAP est de doter la Boucle de Chanteloup d’une vision d’ensemble cohérente avec une identité forte de chacune de ses composantes. Parmi les objectifs de cette opération, on retrouve des objectifs paysagers :

- Connexion du « Cœur Vert » avec les grandes entités paysagères du territoire : les bords de Seine et notamment le Parc du Peuple de l’Herbe, le Mont Hautil et les coteaux agricoles d’Andrésy ;
- Préservation et valorisation du point de vue sur les coteaux d’Andrésy avec la création d’un parc du Belvédère ;
- Transformation d’une bande de 100 mètres le long de la RD190 en un parc linéaire.

Le présent projet figure à l’OAP n°11 « la boucle de Chanteloup, Carrières et Triel », un emplacement réservé dédié au projet est inscrit au PLUi de GPS&O et il est compatibles avec son règlement de zonages.

Comme présenté sur la carte ci-après, les secteurs concernés par l’abattage d’arbres ne sont pas des secteurs identifiés comme présentant des enjeux paysagers majeurs. Les alignements concernés par le présent projet ne sont pas non plus indiqués comme étant des alignements d’arbres à préserver.

Sur la commune d’Achères, le secteur est désigné comme zone avec pour objectif la création ou la requalification des espaces verts.

Le projet est bien prévu et compatible aux orientations et documents de planification du secteur.

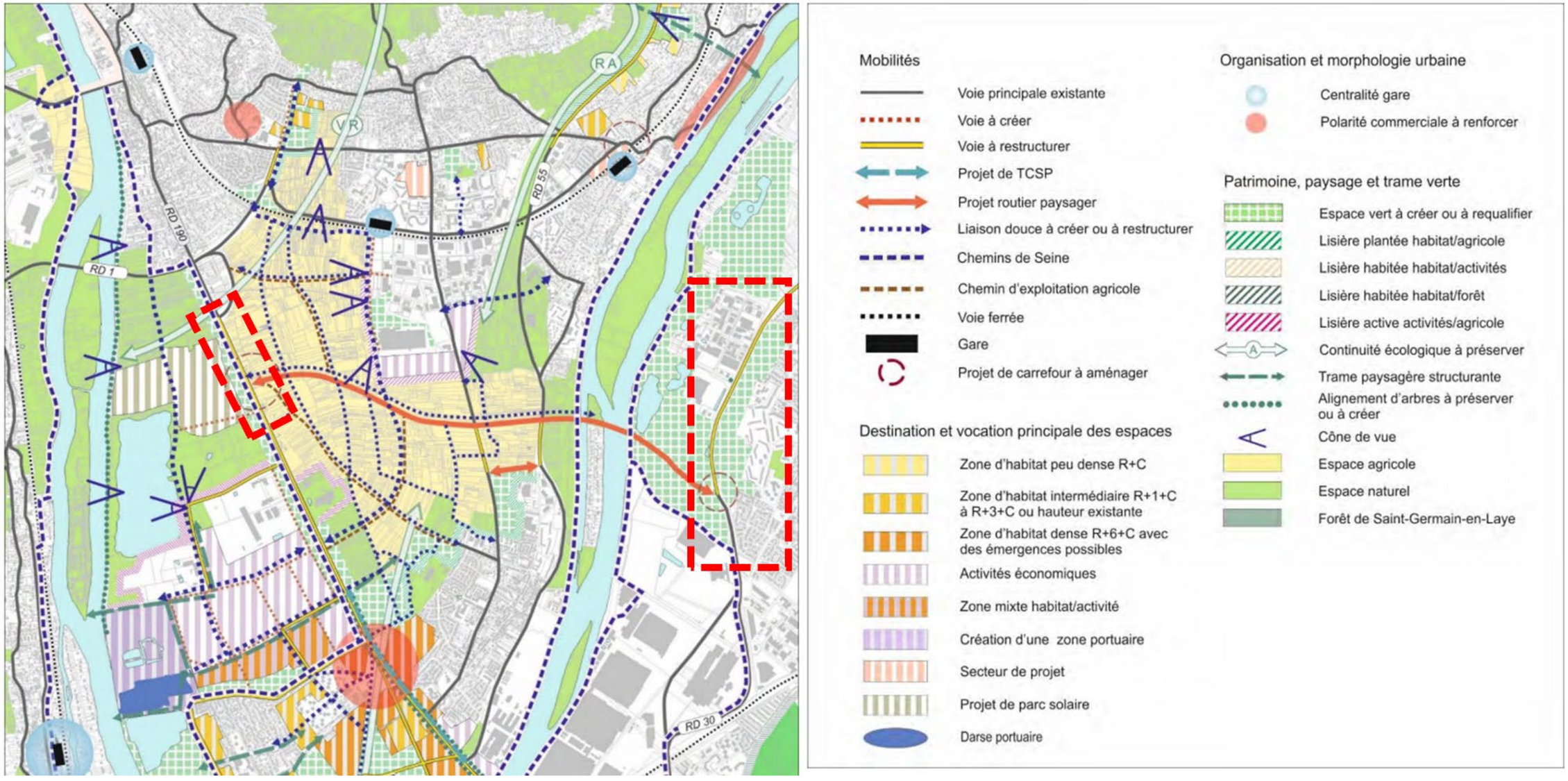


Figure 24 : Extrait de l'OAP Boucle de Chanteloup du PLUi GPSEO

3.1.1.4 *Servitudes du PLUi Grand Paris Seine et Oise*

Selon le PLUi, une servitude concernant des canalisations de transport de gaz et des lignes de transport d'électricité est établie le long du tracé de la RD 190.

Aucune servitude concernant des éléments du paysage et du patrimoine n'est présente dans le PLUi Grand Paris Seine et Oise sur les emprises du projet.

3.1.2 *Effets du projet sur le paysage et le patrimoine*

Des enjeux sont à noter, notamment en ce qui concerne la RD 190, qui constitue un élément marquant du paysage. Comme vu précédemment, le projet s'inscrit et est prévu à l'OAP Boucle de Chanteloup, avec, entre autres, la création ou la requalification d'espaces verts le long des RD 30 et RD 190.

Le parti paysager retenu pour le présent projet est le suivant :

- Sur la section nouvellement créée d'orientation Ouest-Est, l'objectif est de minimiser la présence de l'infrastructure et l'ouvrage tant dans les plaines que sur les coteaux boisés de la Seine. Le projet s'appuie sur les micro-paysages existants ou en développement (vergers, bosquets, boisements…) et prolonge les structures végétales afin d'assurer les continuités paysagères. Autour de l'ouvrage, les boisements seront, en tenant compte des contraintes d'exploitation, renforcés.
- Sur les sections, au droit des départementales déjà existantes l'objectif est d'accompagner les structures bâties existantes et futures, par la plantation d'alignements d'arbres structurants.
- Les dispositifs liés à l'assainissement (bassins, fossés, rigole…) participent à la création d'événements variés améliorant l'insertion paysagère des bâtiments et des infrastructures existantes.

L'objectif du parti paysager du projet est de préserver au maximum la qualité des paysages caractéristiques du lieu et de minimiser l'impact paysager de l'infrastructure et du futur ouvrage en privilégiant la transparence de la nouvelle infrastructure et en confortant les alignements existants au droit de la RD 30 et RD 190.

3.2 DOCUMENTS PERMETTANT D'EVALUER LES EFFETS DU PROJET SUR LA BIODIVERSITE

3.2.1 *État initial*

3.2.1.1 *Schéma Régional de Cohérence écologique*

Le projet est situé dans un contexte de paysages urbanisés en mosaïque avec des cultures et des friches, ponctués par quelques petits boisements rudéraux.

La carte des composantes de la Trame Verte et Bleue d'Ile-de-France montre que la zone d'étude est traversée par des corridors de la sous-trame herbacée et de la sous-trame arborée :

- Un « corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes » relie le sud de la boucle de Chanteloup (notamment la zone des ballastières) à l'étang du Corra et aux plans d'eau d'Achères situés sur l'autre rive de la Seine ;
- Un « corridor à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes » relie la forêt de l'Hautil à la boucle de Chanteloup en traversant le bourg de Chanteloup-les-Vignes ;
- Un double corridor de la sous-trame arborée constituée par les boisements alluviaux rivulaires de la Seine.

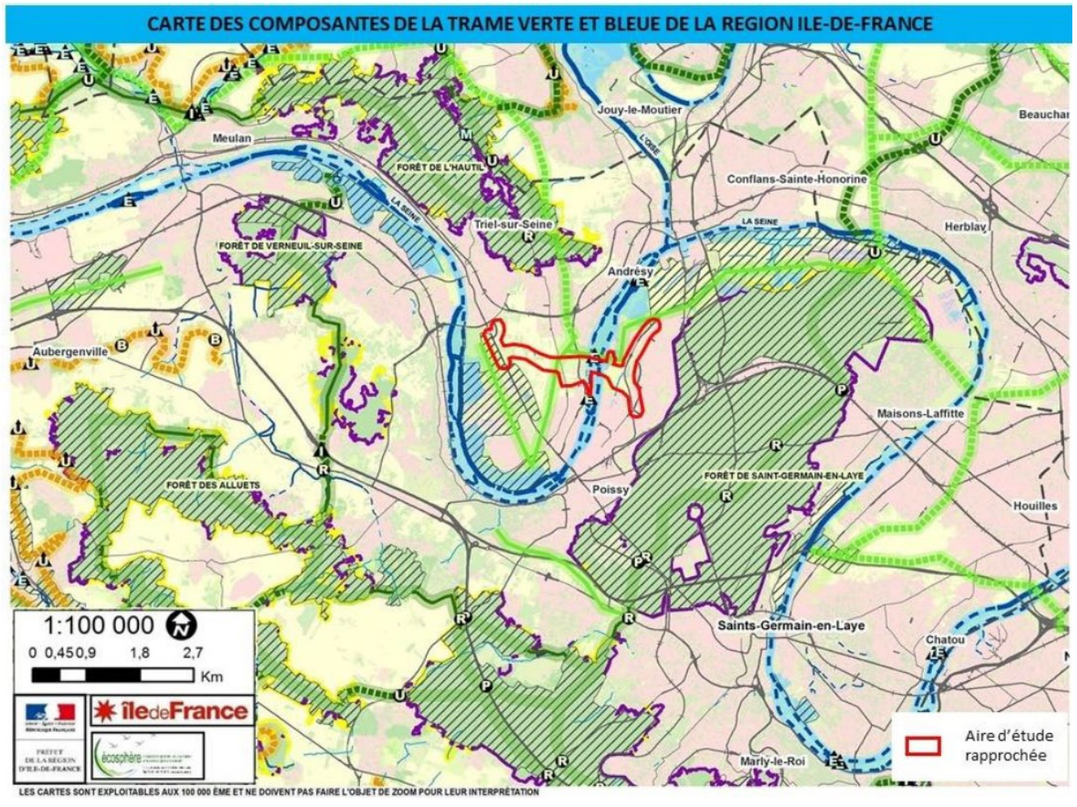


Figure 25 : Cartes des composantes de la trame verte et bleue (Source SRCE Ile-de-France)

L'opérateur interdépartemental francilien BIODIF (aujourd'hui devenu Seine Yvelines Environnement SYE) a étudié la boucle de Chanteloup et a complété l'approche des continuités naturelles locales.

Ainsi, l'étude BIODIF définit différents types de corridors écologiques à l'échelle locale :

- Les écotones (transition milieu agricole / milieu naturel ou milieu urbain / milieu naturel) ;
- Les berges de Seine ;
- Les dépendances vertes en milieu urbain.

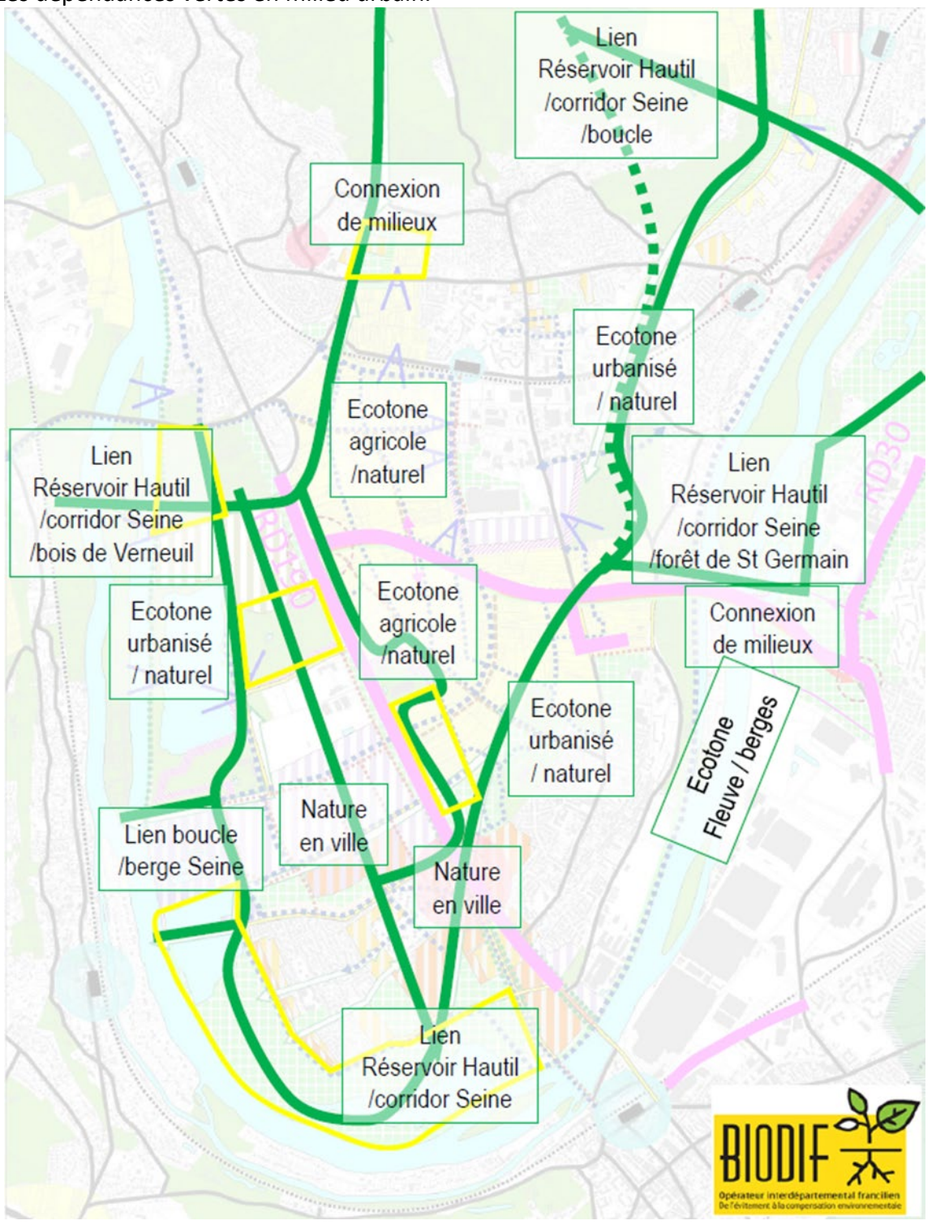


Figure 26 : Continuités naturelles identifiées par BIODIF sur la boucle de Chanteloup 'Source : BIODIF)

3.2.1.2 Espaces naturels remarquables

Les arbres de la RD 190 concernés par l'abattage se situent en bordure mais non inclus dans la ZNIEFF de type 2 « Ballastières et zone agricole de Carrières-sous-Poissy ».

Cette ZNIEFF, composée d'anciennes gravières et d'anciens champs d'épandage, est un haut lieu ornithologique du Val de Basse Seine. Il accueille près de 5 000 oiseaux d'eau en hivernage et environ 170 espèces chaque année, dont certaines remarquables, comme la Bécassine des marais et le Chevalier guignette, qui y ont même niché. D'après la bibliographie, on note la présence du Putois, espèce déterminante, ce qui renforce son classement en ZNIEFF de type II.

Les arbres de la RD 30 et de la RD190 concernés par l'abattage ne s'inscrivent dans aucun espace naturel d'intérêt (ZNIEFF, Natura 2000 ou autre).

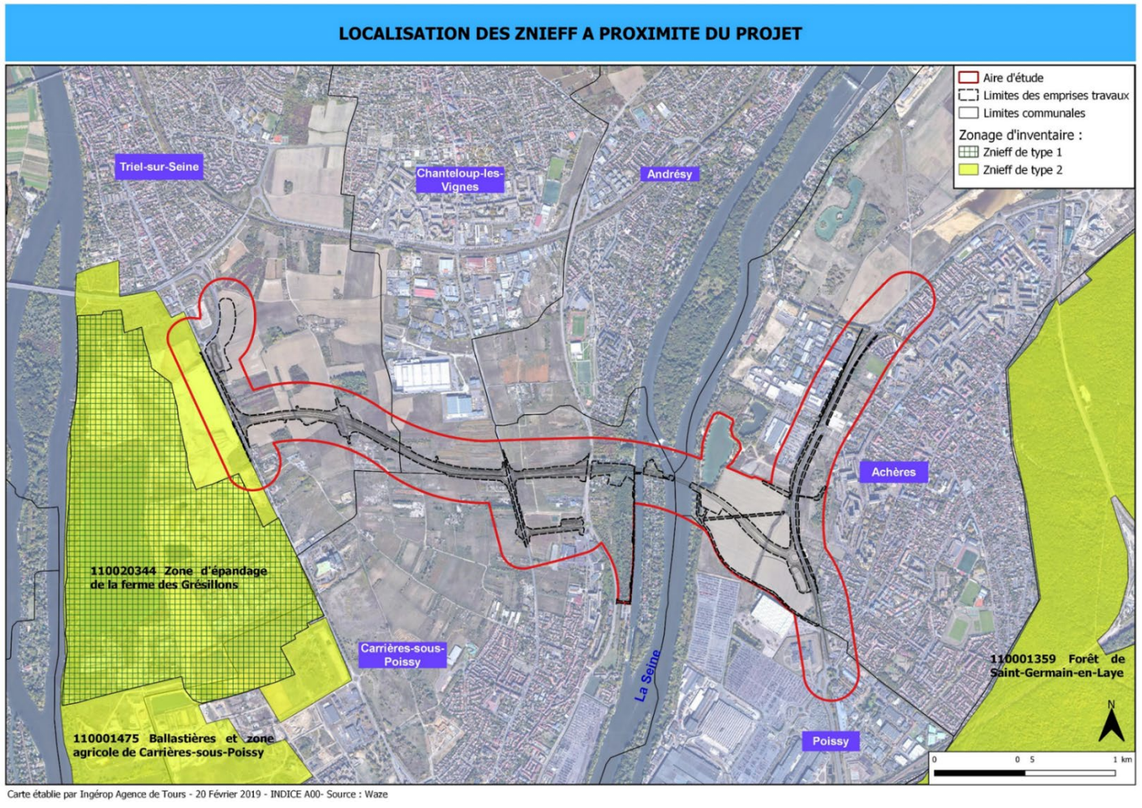


Figure 27 : Localisation des ZNIEFF (Source : Ingérop)

3.2.1.3 Trame verte et bleue à l'échelle du PLU

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) de la communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) identifie deux corridors principaux au niveau de la zone d'étude :

- Corridors fonctionnels des prairies ;
- Corridor des milieux aquatiques constitué par la Seine (à conforter).

La carte suivante présente la localisation de ces corridors (carte issue de : « PLUI – III – Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), Partie 4 Trame Verte et Bleue et Belvédères », Grand Paris Seine et Oise).

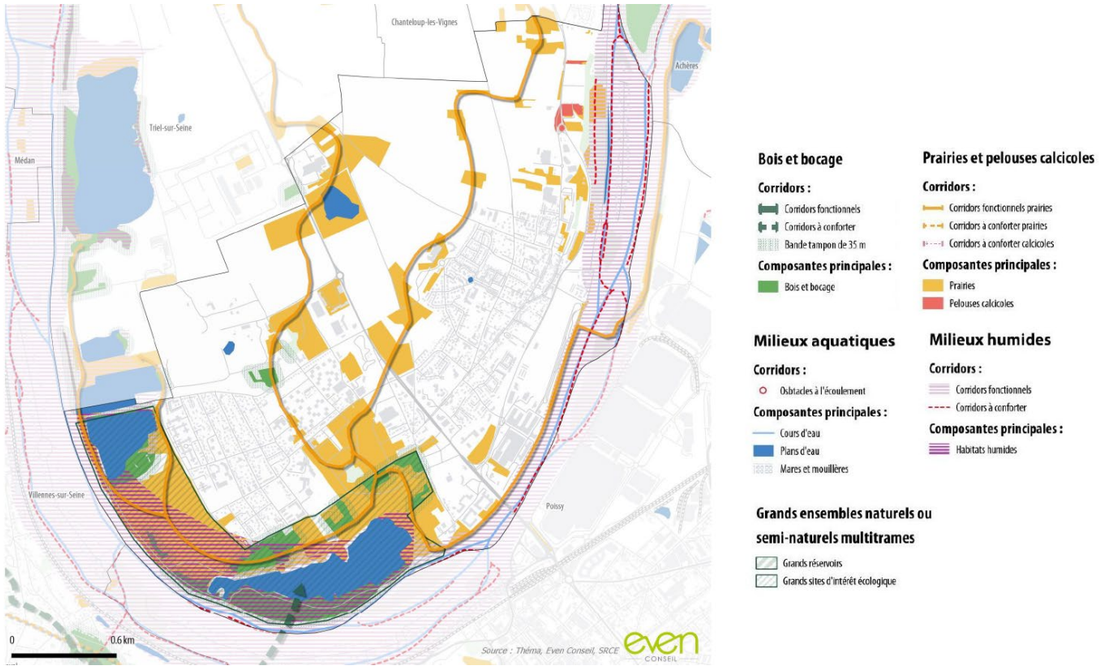


Figure 28 : Trame verte et bleue issue du PLUi de la communauté urbaine de Grand Paris seine et Oise (zoom sur la commune de Carrières sous Poissy)

Le projet intègre les mesures permettant de préserver les continuités écologiques en recréant les alignements d'arbres et en maintenant les boisements existants. Le projet est donc compatible avec le SRCE.

3.2.1.4 Éléments du diagnostic écologique préalable

Un diagnostic écologique préalable à l'abattage a été réalisé en août 2024 permettant un repérage des arbres gîtes potentiels pour la faune (chiroptères, avifaune).

L'ensemble des arbres concernés par l'abattage sur la RD 190 et RD 30 a été étudié lors de ce diagnostic.

À la suite du diagnostic, les arbres ont été classés en 3 catégories qualifiant leur degré de favorabilité en tant qu'arbres gîtes potentiels pour les chiroptères. Les zones d'études indiquées dans ce tableau correspondent aux zones présentées aux chapitres 2.2.2 et 2.2.3 du présent dossier.

Il en ressort la synthèse suivante :

Route	Zone	Nombre d'arbres gîtes potentiels par catégorie		
		Très favorable	Favorable	Peu favorable
RD 190	1	11	3	3
	2	13	4	6
RD 30	2	1	4	2
	3	7	1	1
	4	1	5	6
	5	7	8	10

Arbre très favorable : Présence de plusieurs micro-habitats (cavités, loges, fissures profondes) dans les parties hautes de l'arbre (partie supérieure du tronc et/ou houppier).

Arbre Favorable : Présence d'un micro-habitat dans les parties hautes de l'arbre (tronc ou houppier).

Arbre peu favorable : présence d'un ou plusieurs micro-habitats dans la partie basse de l'arbre. Ces micro-habitats situés au niveau du tronc et à moins de 2 mètres de hauteur ne permettent pas aux Chiroptères de s'y loger sans craindre le dérangement et la prédation.

Au total, 40 arbres sont qualifiés avec un enjeu très fort pour l'accueil de la faune, 25 avec un enjeu fort et 28 avec un enjeu moyen. Au total, ce sont près de 93 arbres qui sont potentiellement favorables au gite des chiroptères sur les 151 diagnostiqués faisant l'objet d'abattage. En revanche, aucun indice de nidification d'oiseaux cavernicoles n'a été mis en évidence.

Le reste des arbres ne présente pas d'enjeu sur le sujet.

3.2.2 Effet du projet sur la biodiversité

Des enjeux sont à noter, notamment au niveau des habitats qu'une majorité des arbres abattus proposent. En effet, plusieurs arbres des alignements présentent des micro-habitats sur tout ou une partie de leur structure. De plus, l'alignement de la RD 190 est soumis à plus d'enjeux dus à sa proximité avec la ZNIEFF.

Dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, la nécessité d'abattre ces arbres d'alignement était déjà prise en compte et indiquée dans l'étude d'impact du projet.

Des mesures ERC ont été prévues, notamment l'adaptation des périodes de travaux préparatoires et un protocole d'abattage spécifique pour les arbres susceptibles d'héberger des chiroptères. Des mesures compensatoires en lien avec la gestion des espaces naturels et des espèces sont mises en place, tels que la mise en défens des ripisylves, la création de mare pour amphibiens, la création de passage à faune, etc… Le CSRPN a alors rendu un avis favorable sur le dossier.

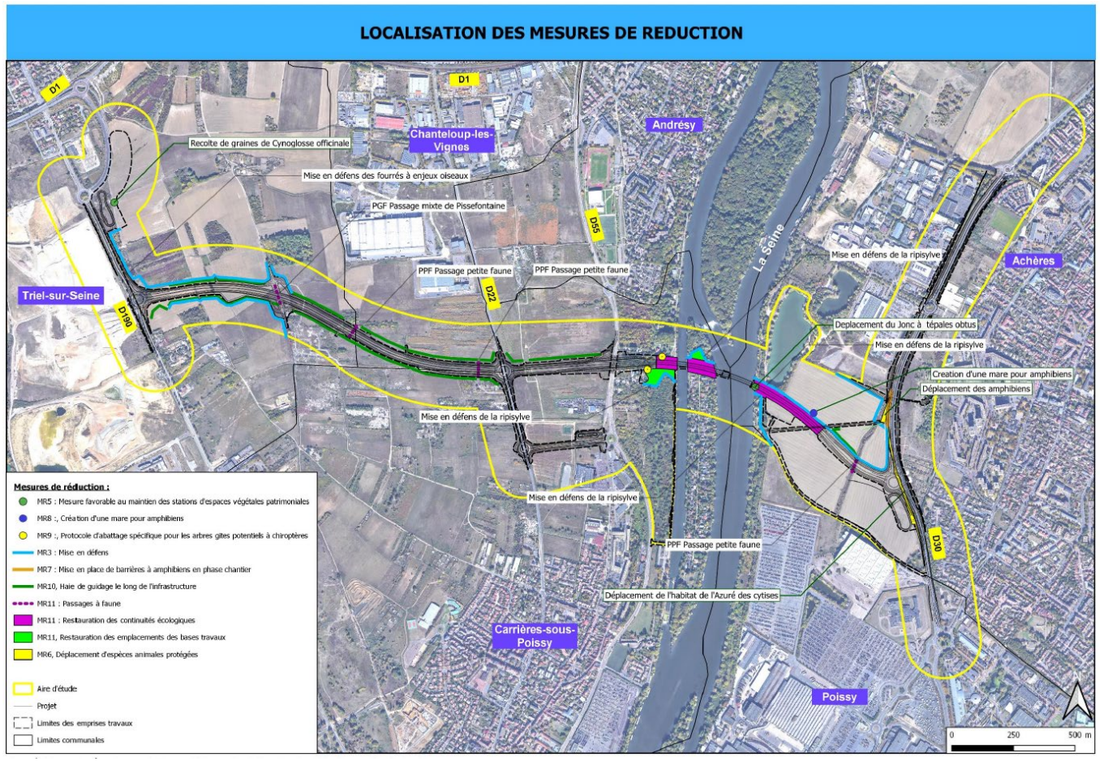


Figure 29 : Localisation des mesures de réduction (Source : Ingérop)

3.3 PLANNING D'ABATTAGE

L'abattage des arbres est prévu pendant les mois de septembre et octobre (période préconisée pour respecter l'arrêté d'autorisation environnementale), et effectués en période de moindre impact écologique (septembre à février).

4 MESURES ENVISAGEES

4.1 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION

Une étude de variantes de tracé a été réalisée dans le cadre du projet. La variante choisie permet de préserver un maximum l'espace ouvert de la boucle de Chanteloup et se cale au mieux avec les limites de l'urbanisation existante ou à venir. Côté Acheres, sur la zone de Rocourt, elle permet d'éviter l'étang des Bauches et sa végétation riveraine. L'allongement du viaduc (passage de 500 à 760m depuis la DUP) limite quant à lui les remblais en zone inondable et par conséquent l'emprise au sol et permet également de conserver la fonctionnalité du corridor de la Vallée de la Seine.

Etant donné la nature des travaux concernant la RD190 et RD30, l'abattage des arbres d'alignement ne peut être évité.

En effet, la requalification des RD consiste en un élargissement de celle-ci pour passer de 2x1 voies à 2x2 voies. Cet élargissement, réalisé de part et d'autre de la chaussée existante, entraîne la nécessité d'abattre les arbres qui se situent en bord de chaussée.

L'emprise du projet a cependant été au maximum limitée pour impacter le moins d'arbres possible, notamment au sud de la RD 190. En termes de mesure de réduction, les abattages seront réalisés en période de moindre impact écologique (septembre à octobre pour les arbres potentiellement gîte de Chiroptères).

L'abattage des arbres peu favorables au gîte de Chiroptères sera effectué directement par un bucheron. Pour les arbres restants (arbres favorables et très favorables à l'accueil de Chiroptères), l'abattage sera réalisé en rétention (une pelle mécanique déposera les différents morceaux délicatement au sol pour qu'ils puissent être vérifiés par un écologue) avec l'accompagnement et le contrôle d'un écologue.

4.2 MESURES DE COMPENSATION

4.2.1 Localisation et description des mesures de compensation

4.2.1.1.1 Insertion dans le projet paysager global

Les nouvelles plantations s'inscrivent dans un projet paysager découper en cinq micro-séquences paysagères visant à minimiser l'impact visuel et environnemental de la liaison.

Séquence 1 : Fenêtre sur les coteaux de la Seine et le bois de l'Hautil

L'élargissement de la RD190 entraînera la suppression d'arbres, compensée par des replantations et la création d'alignements de part et d'autre de la RD. Le bassin d'orage sera également végétalisé. En plus des aulnes qui ponctueront aléatoirement le bassin le long de la départementale, tel que *Alnus glutinosa* et *Alnus cordata, des* bosquets et des arbustes moyens compléteront la strate végétale basse. Le projet prévoit également la réhabilitation des vergers et des bosquets existants présents au droit de la RD190. Le giratoire sud marquera l'entrée de Triel-sur-Seine avec des plantations de graminées et vivaces.

Les surfaces complémentaires de vergers seront constituées des essences suivantes :

- ***Malus domestica 'Gelber Bellefleur'*, Pommier Gelber Bellefleur**. Cette essence supporte le gel et ne présente aucune toxicité. Elle constitue une plante hôte / nourricière pour les insectes pollinisateurs et les oiseaux.
- ***Pyrus nivalis*, Poirier des neiges.** Cette essence tolère le vent et constitue une plante nourricière pour les insectes pollinisateurs.

Malus domestica 'Gelber Bellefleur', Pommier Gelber Bellefleur (o. Pommier Belle Fleur Jaune)

Pyrus nivalis, Poirier des neiges

Figure 30 : Essences projetées pour la composition des surfaces complémentaires de verger, source : Ingérop

Séquence 2 : Traversée de la plaine agricole de Chanteloup-les-Vignes

La nouvelle route traversera des friches agricoles, avec des efforts pour minimiser son impact visuel en prolongeant les micro-paysages existants. C'est pour cette raison qu'aucune plantation d'alignement n'est prévue dans la plaine, respectant ainsi le parti paysager acté qui consiste à ne pas marquer cet axe ni à générer de rupture visuelle pour préserver l'harmonie avec le paysage actuel ; l'implantation d'arbres créerait en effet un obstacle visuel.

Le raccordement des sentiers est prévu et des bosquets seront renforcés pour limiter les co-visibilités. Le bassin est également aménagé dans un esprit similaire au bassin n°1 au droit de la RD190.

Sur la zone située au croisement entre le chemin de Pissefontaine et la nouvelle voie créée entre la RD190 et la RD22, des plantations en masse d'arbres organisés de façon rectiligne permettront de rappeler les poches boisées avoisinantes tout en participant à la végétalisation du site et à la démarche de compensation des arbres d'alignement abattus dans le cadre du projet.

Séquence 3 : Coteau boisé en bord de Seine

Les emprises travaux défrichées pour le passage sous la RD55 et la réalisation du viaduc seront replantées une fois le projet mis en service afin de limiter l'impact visuel depuis le chemin de halage côté Carrières sous Poissy.

La lisière boisée sera restaurée et végétalisée pour intégrer le futur ouvrage, qui adoptera une esthétique neutre pour se fondre dans le paysage verdoyant.

Séquence 4 : Plaine d'Achères

Après la Seine, le raccordement de la nouvelle infrastructure à la RD30 se fera via un giratoire, conçu comme une transition entre la ville et la Seine. Côté ville, les jardins ouvriers seront prolongés par des graminées et des couvre-sols. Côté Seine, un bassin de récupération des eaux sera aménagé en s'appuyant sur les remblais de l'infrastructure, tout en conservant l'ancien bassin et sa végétation. Celui-ci sera également accompagné de nouvelles plantations, sous forme de bosquet arboré mis à distance des berges, pour les préserver, et de la voirie, en respect des distances réglementaires de sécurité.

Séquence 5 : Traversée d'Achères

L'élargissement de la RD30 entraînera la suppression d'arbres, l'alignement d'érables côté Ouest aujourd'hui non continu sera reconstitué et même prolongé. Les parkings et bâtiments voisins bénéficieront d'un premier plan végétalisé pour atténuer le caractère minéral. Côté Est, les murs anti-bruit seront végétalisés.

Ce projet s'efforce de concilier aménagement routier et intégration paysagère tout en tenant compte des contraintes environnementales et urbaines.

De façon générale, les alignements seront accompagnés de surfaces végétalisées de graminées. Celles-ci contribueront à offrir un premier plan végétal diversifié. En fond de rigole, des graminées et des vivaces liées à l'eau s'installeront.

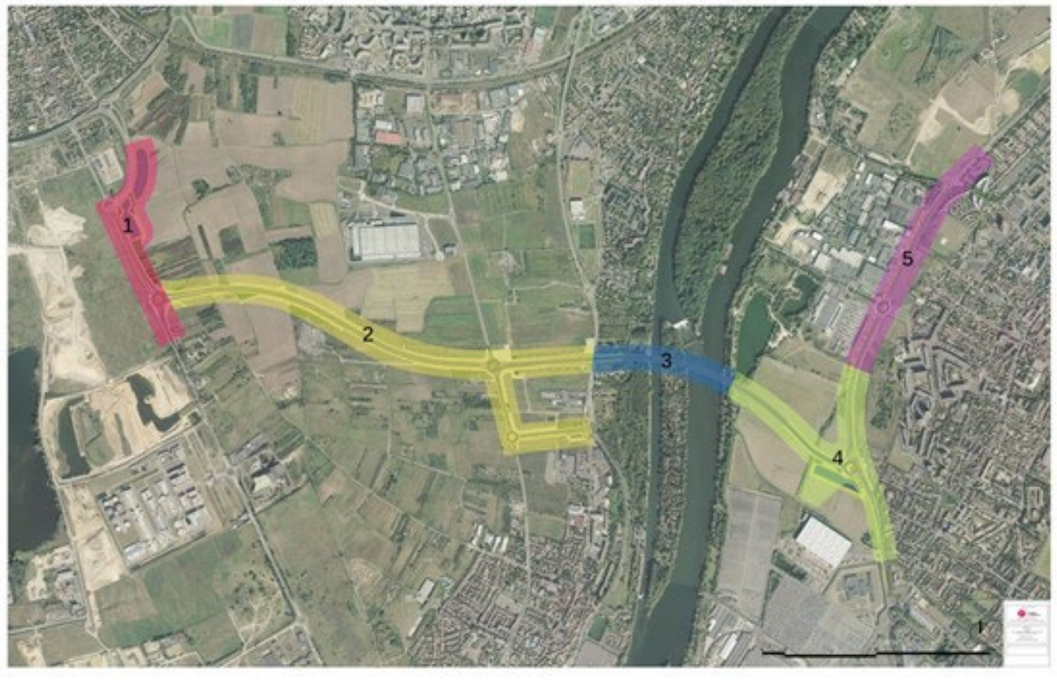


Figure 31 : Localisation des micro-séquences paysagères (Source : Ingérop)

En effet, le projet intègre une dimension paysagère pour harmoniser les nouvelles infrastructures avec leur environnement naturel et urbain.

1. **Végétalisation des bassins de rétention** : Les bassins seront aménagés avec des essences locales (aulnes, saules, massifs arbustifs) pour favoriser l'intégration écologique et la biodiversité.
2. **Franchissement de la RD55 et Viaduc sur la Seine** : Les ouvrages privilégient une architecture sobre et discrète avec des matériaux naturels (béton gris, acier auto-patinable). Des plantations renforceront leur intégration dans le paysage, en particulier aux abords du viaduc, où une gamme de tons neutres limitera l'impact visuel sur la vallée de la Seine.
3. **Passerelle modes doux sur la RD30** : Conçue pour s'intégrer harmonieusement, et alléger son impact visuel.
4. **Écrans acoustiques végétalisés (section non démontable)** : Installés avec des plantes grimpantes, ils permettront d'atténuer les nuisances sonores tout en conservant une esthétique naturelle.
5. **Localisation des plantations compensatoires**

4.2.1.1.2 Localisation des plantations compensatoires à l'échelle du projet

Les plantations compensatoires ont été favorisées au droit des deux routes départementales concernées par la demande d'abattages (RD 30 et RD 190). Dans l'objectif d'atteindre une compensation de 3 arbres replantés pour 1 arbre abattu, 2 sites complémentaires localisés dans les emprises du projet ont été identifiés afin d'accueillir les nouvelles plantations dans le respect du paysage de la plaine. Ces 2 sites sont les suivants :

- La zone localisée au croisement entre le chemin de Pissefontaine et la nouvelle voie créée ;
- Le long du barreau de liaison entre la RD22 et la RD55.

L'aménagement paysagé proposé répond à plusieurs objectifs distincts :

- Pour la RD190, l'aménagement a pour but de conserver l'empreinte historique de cet axe en recréant l'alignement existant. Le choix des essences a été réalisé pour correspondre à l'existant au niveau de l'aspect. De plus, des arbres complémentaires seront implantés autour du bassin de rétention des eaux pluviales.
- Pour la RD30, l'aménagement a pour but de créer une cohérence sur l'ensemble du projet avec la création d'un alignement continu sur le bord ouest de la route. Cet alignement a toutefois dû être pensé de manière à maintenir la visibilité des enseignes de la zone d'activité (choix d'essence, espacement des arbres entre eux et entre les bâtiments et la route…).
- Pour la zone localisée au droit du chemin de Pissefontaine, l'objectif est de favoriser la continuité des aménagements naturels jusqu'au passage inférieur sous la future voirie, qui sera utilisé pour les déplacements de la petite et la grande faune locale.
- Pour le barreau créé entre la RD22 et la RD55, l'objectif est de favoriser son intégration paysagère en cohérence avec les plantations dispersées de la plaine.

Le parti paysager présenté initialement (DAE) a alors été adapté dans une démarche d'amélioration de l'intégration du projet permettant d'augmenter le ratio de compensation.

Il est proposé :

- au droit de la RD190, de replanter un alignement de part et d'autre de la voie en densifiant et prolongeant ce dernier ainsi qu'en réalisant des plantations complémentaires autour du bassin (55 arbres abattus pour 144 replantés) ;
- au droit de la RD30, de prolonger et densifier l'alignement unilatéral (92 arbres abattus pour 192 replantés) ;
- sur la zone située au croisement entre le chemin de Pissefontaine et la nouvelle voie créée entre le RD190 et la RD22l, des plantations seront réalisés en bordure des nouvelles voiries créées (53 arbres replantés) ;
- au droit du barreau situé entre la RD22 et la RD55, des plantations seront réalisées le long de la voierie. Des plantations complémentaires seront également implantées autour du bassin (47 arbres replantés).

De plus, dans le cadre de l'aménagement paysager de la liaison, la plantation d'arbres d'accompagnement, le confortement des lisières et des petits boisements situés en frange de l'infrastructure et l'aménagement de massifs arbustifs au droit des bassins (environ 8000 m²) favoriseront également l'insertion de cette dernière.

Figure 32 : Localisation des plantations compensatoires à l'échelle du projet (Source : Ingérop)

4.2.1.1.3 Localisation au droit de la RD 190

Au droit de la RD 190, 144 arbres seront plantés dont la majeure partie serviront à recréer les deux alignements touchés. Ces deux alignements permettront de maintenir la continuité avec les alignements présents sur la RD190 et non impactés par le projet.

Certains de ces arbres seront localisés au Sud du futur bassin de récupération des eaux pluviales. Ces arbres seront plantés afin de recréer des bosquets de vergers. La plantation de plantes herbacées et d'arbustes est également prévu au niveau de ce bassin. Ces plantations représentent une surface d'environ 3 000 m².

À noter que le bassin sera également accompagné de plantations arborées et arbustives, afin de favoriser son intégration paysagère. Les essences projetées ont été choisies pour leur compatibilité avec un milieu humide, permettant ainsi de diversifier la palette végétale.

Une discontinuité est présente à l'Est de la section Nord de la RD190, car les emprises au sol ne sont pas suffisantes pour permettre l'implantation continue d'arbres d'alignement par rapport à la route. De plus, un boisement est présent le long de la route dans ce secteur. Cependant, les alignements créés de part et d'autre seront constitués d'au minimum 3 arbres permettant d'assurer une séquence visuelle homogène.

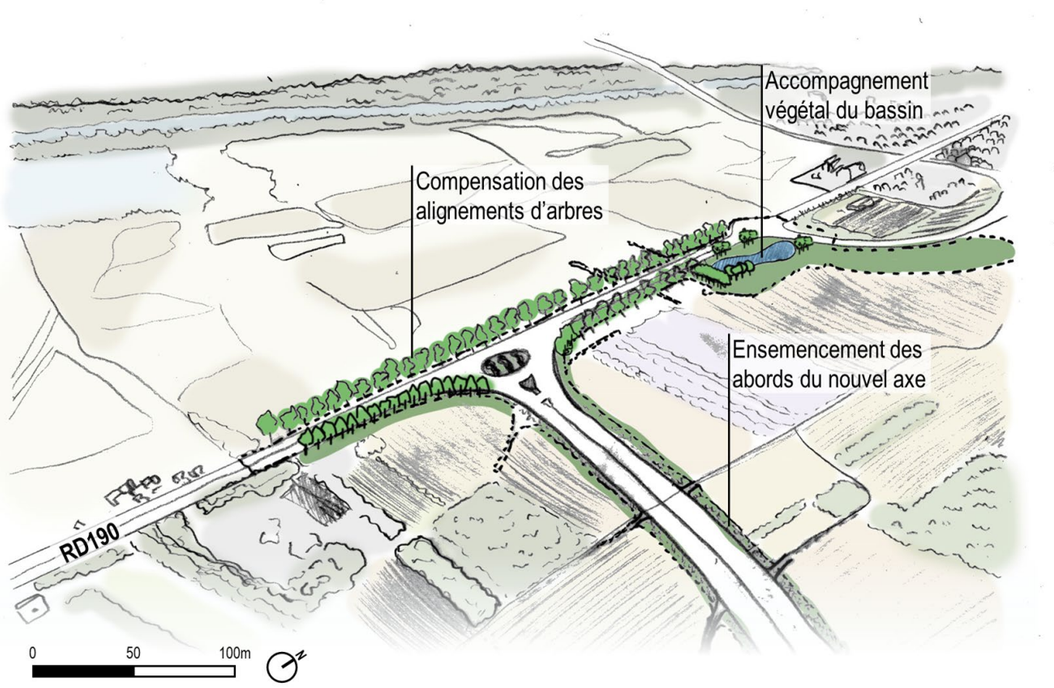


Figure 33 : Esquisse du projet d'aménagement de la RD190, source : Ingérop

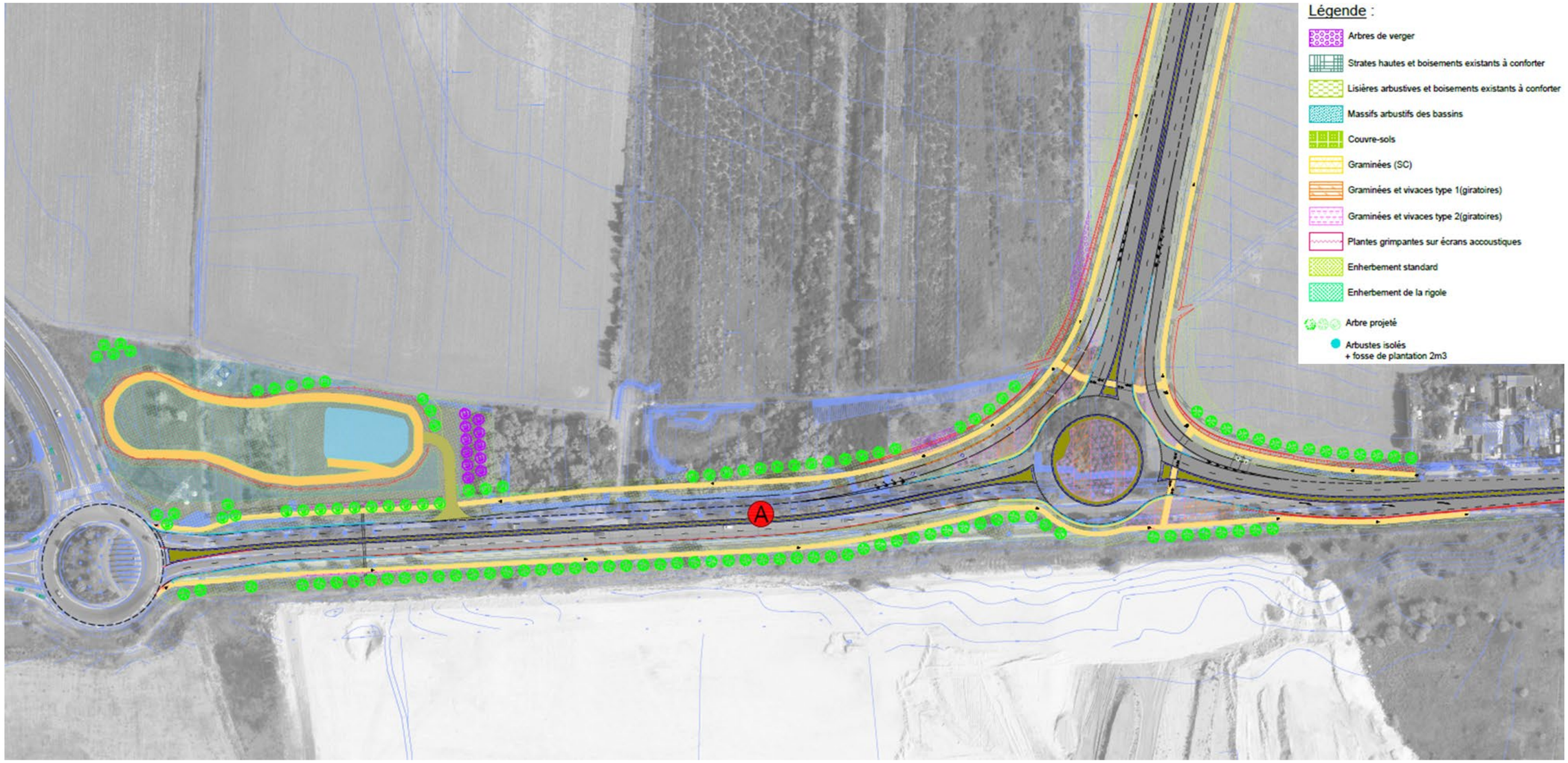


Figure 34 : Emplacement des futures plantations de la RD190 (Source : Ingérop)

4.2.1.1.4 Localisation au droit de l'intersection avec le chemin de Pissefontaine

Au sein des délaissés entre la future voirie et le rétablissement du chemin de Pissefontaine, 53 arbres seront replantés.

Les sujets seront disposés sous forme de masses arborées, faisant écho aux boisements existants à proximité du site d'implantation.

Les essences préconisées sont les suivantes :

- ***Acer campestre*, Érable champêtre.** Cette essence résiste à la chaleur, aux sécheresses, à la pollution atmosphérique et à la chaleur.
- ***Carpinus betulus*, Charme commun.** Cette essence tolère la chaleur et la sécheresse.
- ***Quercus robur*, Chêne pédonculé.** Cette essence tolère la chaleur et la sécheresse et supporte la pollution atmosphérique.
- ***Tilia cordata*, Tilleul à petites feuilles** Cette essence tolère la chaleur et la sécheresse et supporte la pollution atmosphérique.

Acer campestre, Érable champêtre | *Carpinus betulus*, Charme commun | *Quercus robur*, Chêne pédonculé | *Tilia cordata*, Tilleul à petites feuilles

Figure 35 : Essences d'arbres projetées au droit de Pissefontaine, source : Ingérop

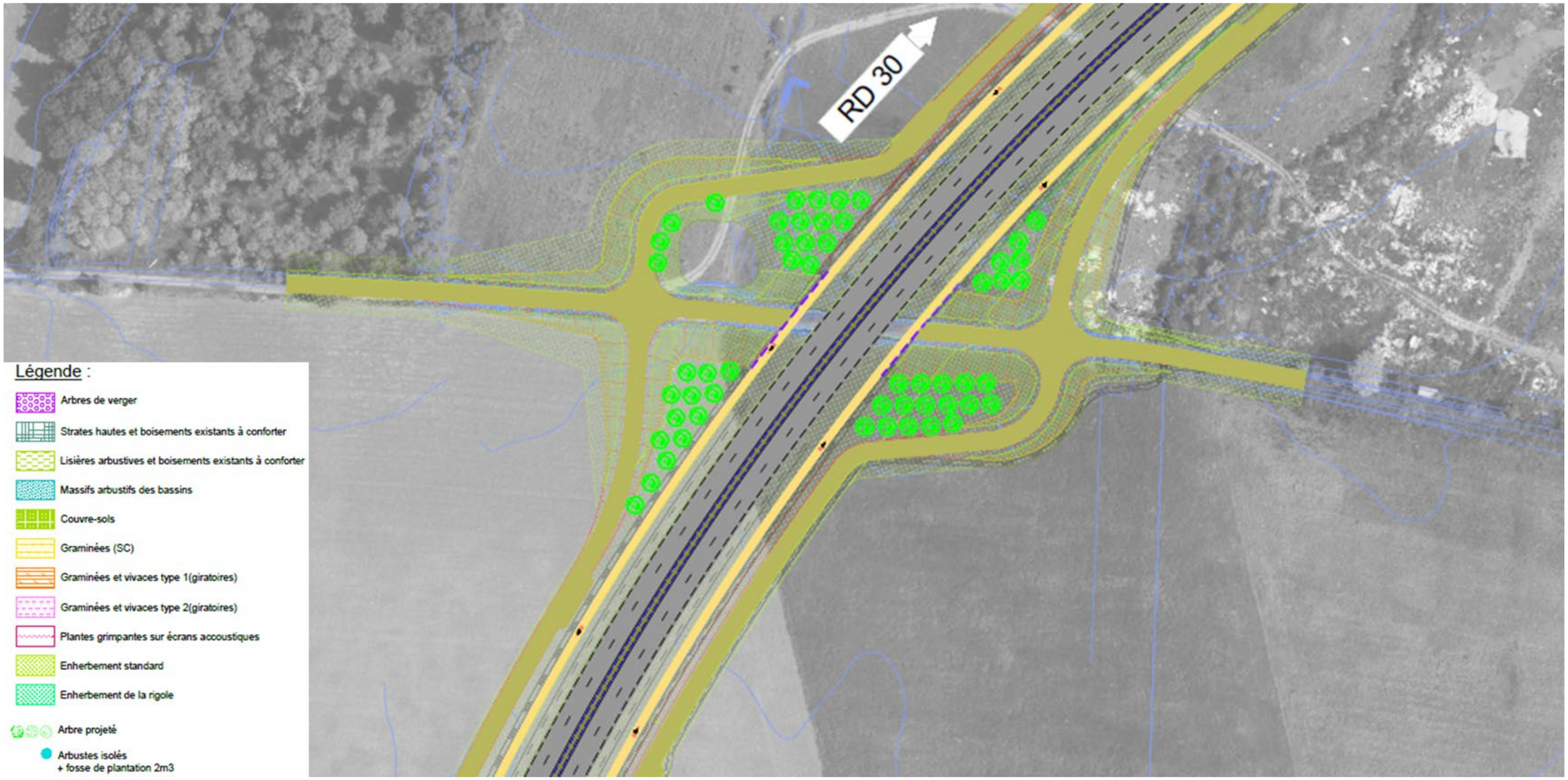


Figure 36 : Emplacement des futures plantations à l'intersection avec le chemin de Pissefontaine

4.2.1.1.5 *Localisation au droit des sections du projet entre la RD22 et la RD55*

Au droit du barreau entre la RD22 et la RD55, un total de 47 arbres vont être replantés.

Ces plantations seront localisées le long du barreau sud, créant ainsi un alignement discontinu. Ces interruptions permettent en effet de conserver des percées visuelles en direction de la plaine agricole, au Sud de la liaison entre la RD22 et la RD55. Une attention particulière a également été portée au respect de distances de sécurité suffisantes pour que la piste soit praticable par les engins agricoles.

Les essences projetées sont les suivantes :

- ***Amelanchier alnifolia*, Amélanchier à feuilles d'aulne.** Cette essence tolère la sécheresse et le vent. Sa floraison précoce et sa fructification abondante en font une plante à haut intérêt écologique pour la faune locale, notamment les pollinisateurs et les oiseaux.
- ***Corylus avellana,* Noisetier commun.** Cette essence rustique tolère le vent et constitue une plante hôte / nourricière pour une diversité d'espèces : abeilles, papillons, oiseaux, petits mammifères, etc.
- ***Sambucus nigra*, Sureau noir.** Cette essence supporte la pollution atmosphérique et le vent. Elle constitue une plante hôte nourricière pour les pollinisateurs et les oiseaux.

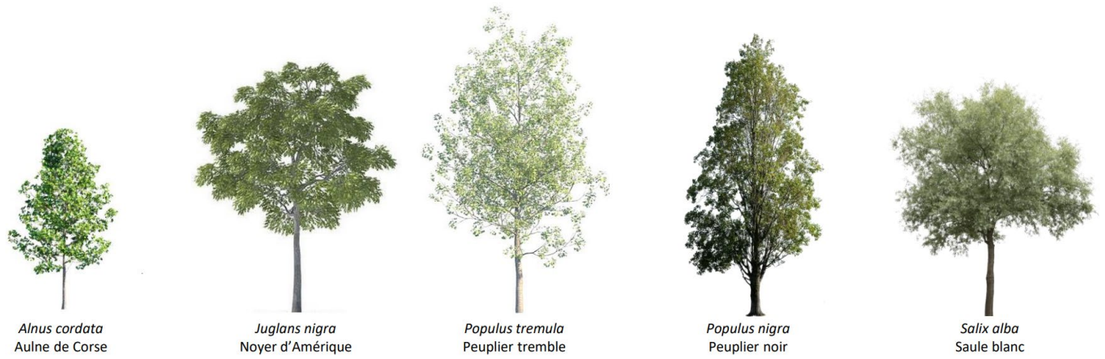
Amelanchier alnifolia, Amélanchier à feuilles d'aulne — *Corylus avellana*, Noisetier commun — *Sambucus nigra*, Sureau noir

Figure 37 : Essences projetées au droit de la liaison entre la RD22 et la RD55, source : Ingérop

Des arbres supplémentaires seront également implantés autour du bassin créé à proximité du giratoire de la RD55. L'objectif étant de favoriser l'intégration paysagère du bassin, ces arbres seront disposés par poches de quelques sujets, pour ne pas souligner l'ouvrage dans le paysage.

Des essences marqueurs de zones humides seront mobilisées, à savoir :

- ***Alnus cordata*, Aulne de Corse.** Cette essence tolère la sécheresse et le vent.
- ***Juglans regia,* Noyer commun.** Cette essence tolère le vent et supporte les inondations de courte durée et la pollution atmosphérique. Cet arbre polyvalent s'adapte aussi bien à des conditions sèches qu'humides et peut être planté dans presque tous les types de sols.
- ***Populus tremula*, Peuplier tremble.** Cette essence tolère le vent, la sécheresse et supporte la pollution atmosphérique et des inondations de courte durée.
- ***Populus nigra,* Peuplier noir.** Cette essence tolère le vent, la sécheresse et supporte la pollution atmosphérique et des inondations de courte durée.
- ***Salix alba,* Saule blanc.** Cette essence tolère le vent et la sécheresse et supporte la pollution atmosphérique et les inondations de courte durée.



Alnus cordata Aulne de Corse — *Juglans nigra* Noyer d'Amérique — *Populus tremula* Peuplier tremble — *Populus nigra* Peuplier noir — *Salix alba* Saule blanc

Figure 38 : Essences projetées au droit des bassins, source : Ingérop

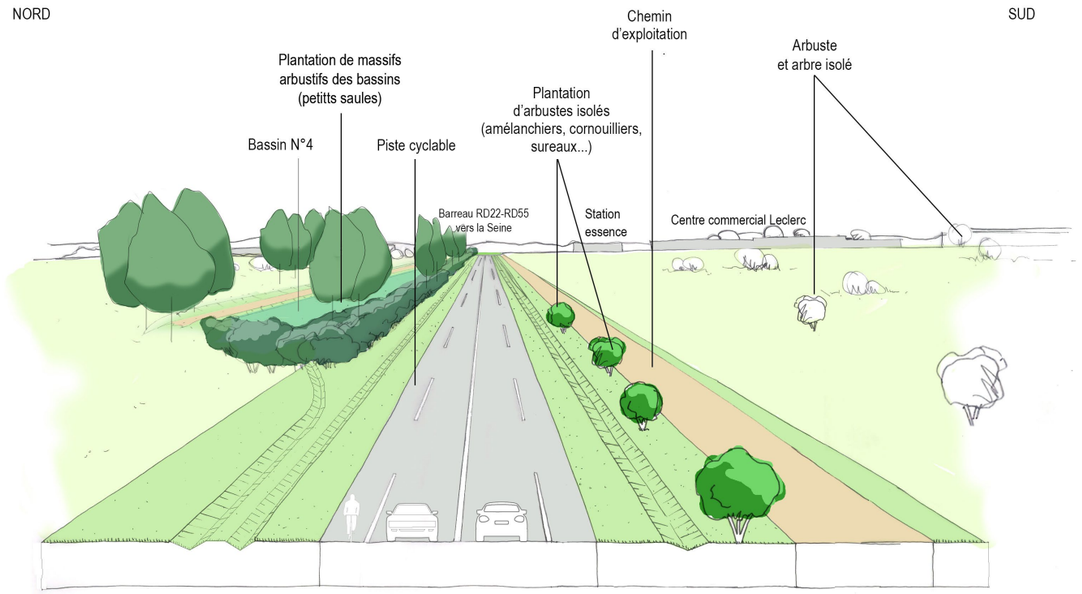


Figure 39 : Esquisse du projet d'aménagement du barreau entre la RD22 et la RD55, source : Ingérop

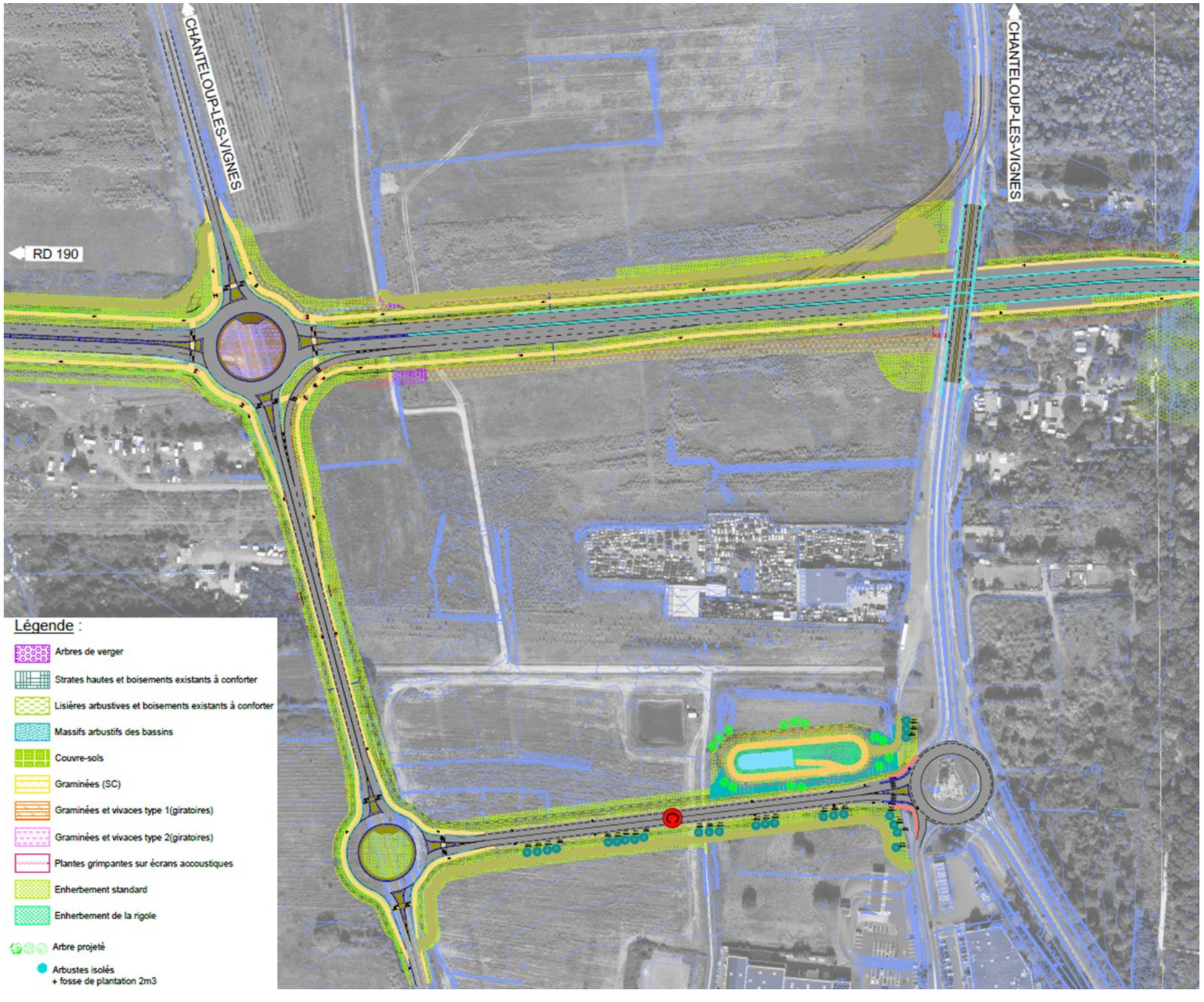


Figure 40 : Emplacement des futures plantations sur les sections entre la RD22 et la RD55

4.2.1.1.6 Localisation au droit de la RD 30

Le projet paysager, retravaillé depuis le DAE, prévoit une densification de l'alignement pour créer une homogénéité sur l'ensemble du projet. L'alignement a été pensé pour tenir compte de l'existant (essence présente sur l'alignement, aspect des arbres, …) mais également pour maintenir la visibilité sur les enseignes de la zone d'activité depuis la route.

Au droit de la RD 30, 192 arbres seront plantés au total sur l'ensemble du linéaire impacté par le projet. Les plantations seront réparties en 5 zones et seront localisées du côté Ouest de la voie.

À l'Est, aucune plantation ne sera réalisée en raison de la mise en place d'écrans acoustiques, nécessaires à la protection phonique les habitations. Ces derniers seront végétalisés pour une meilleure intégration paysagère.

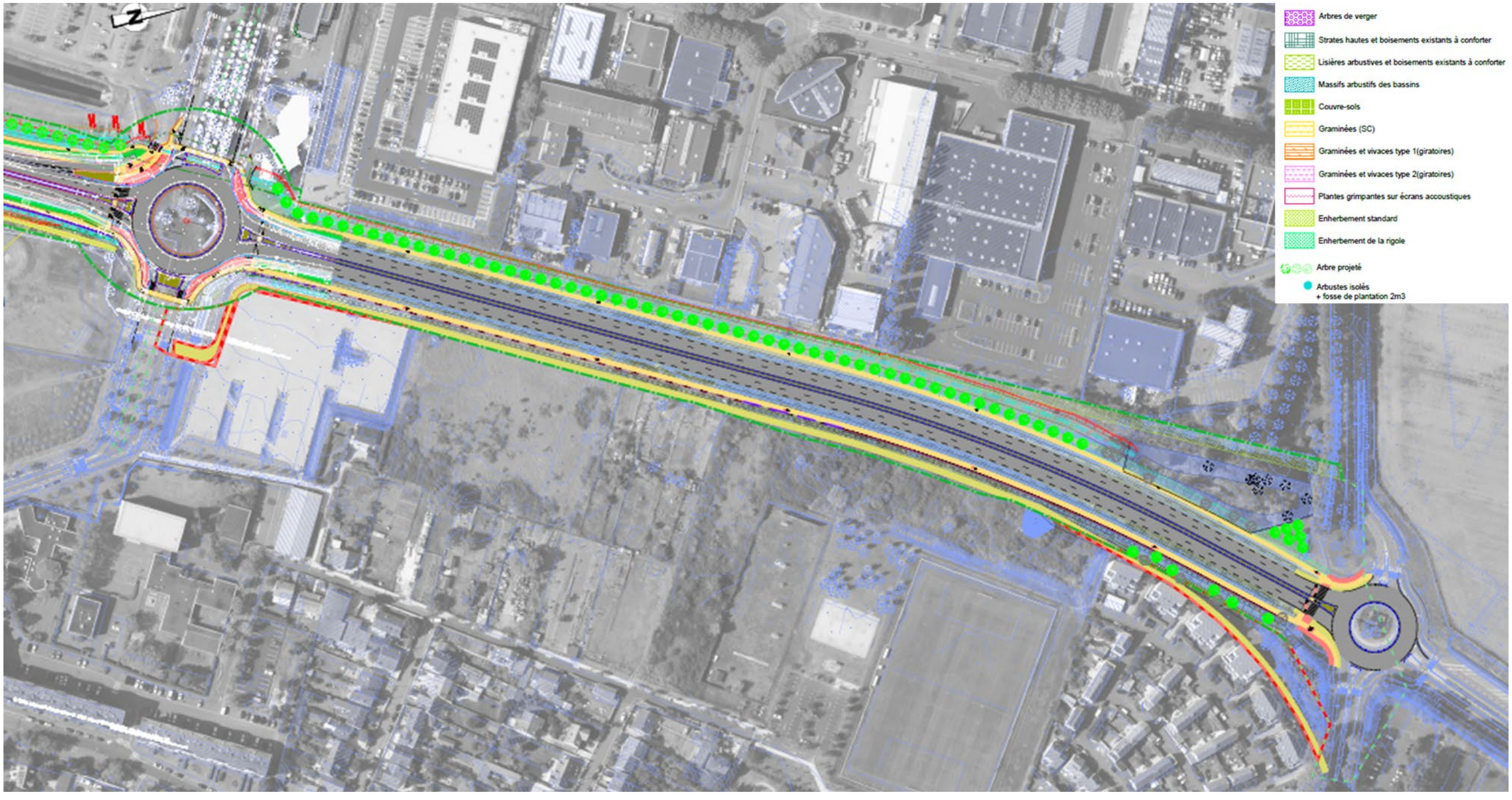


Figure 41 : Localisation des plantations sur les zones 1 et 2 de la RD 30 (Source : Ingérop)

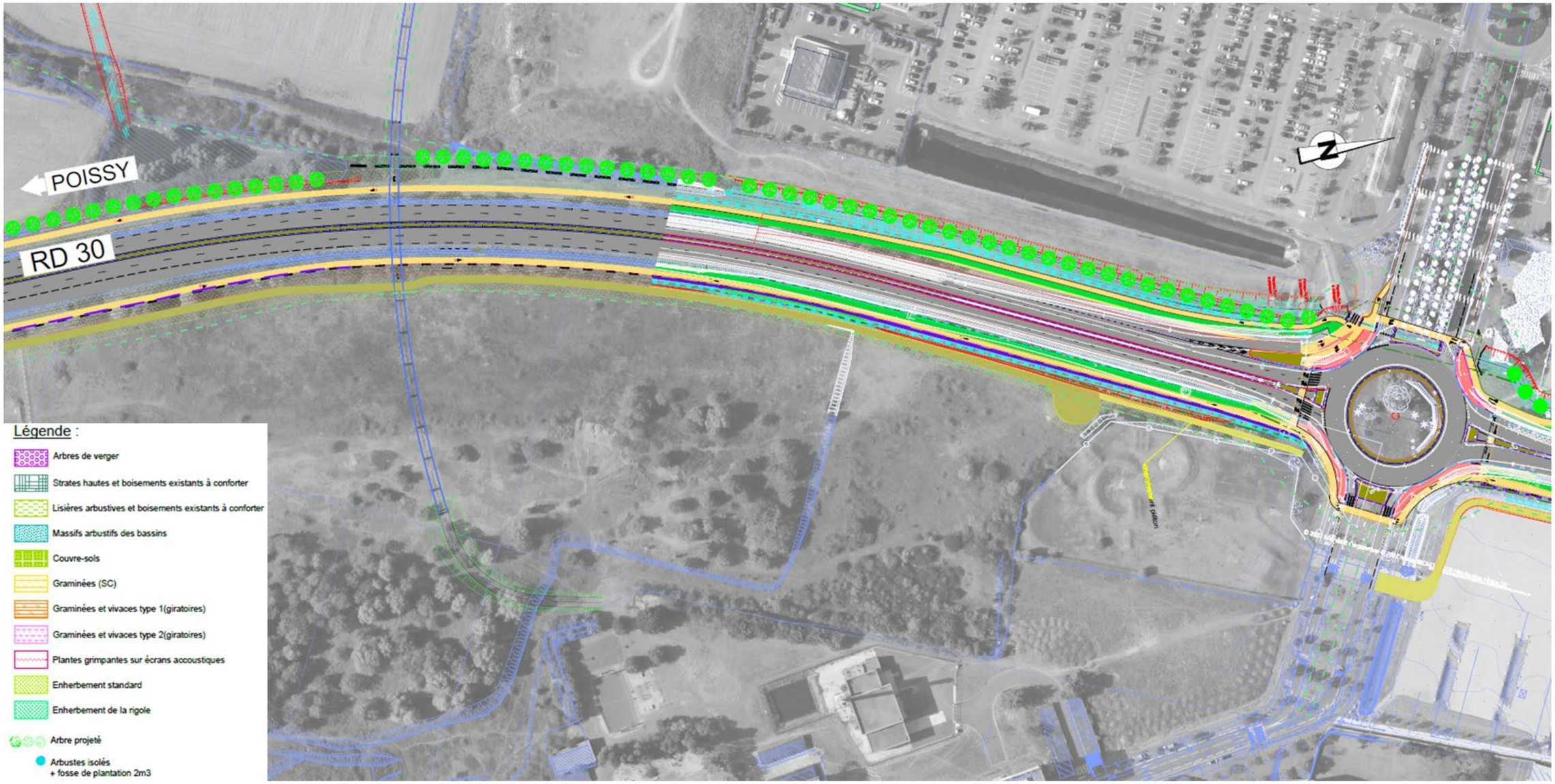


Figure 42 : Localisation des plantations sur la zone 3 de la RD 30 (Source : Ingérop)

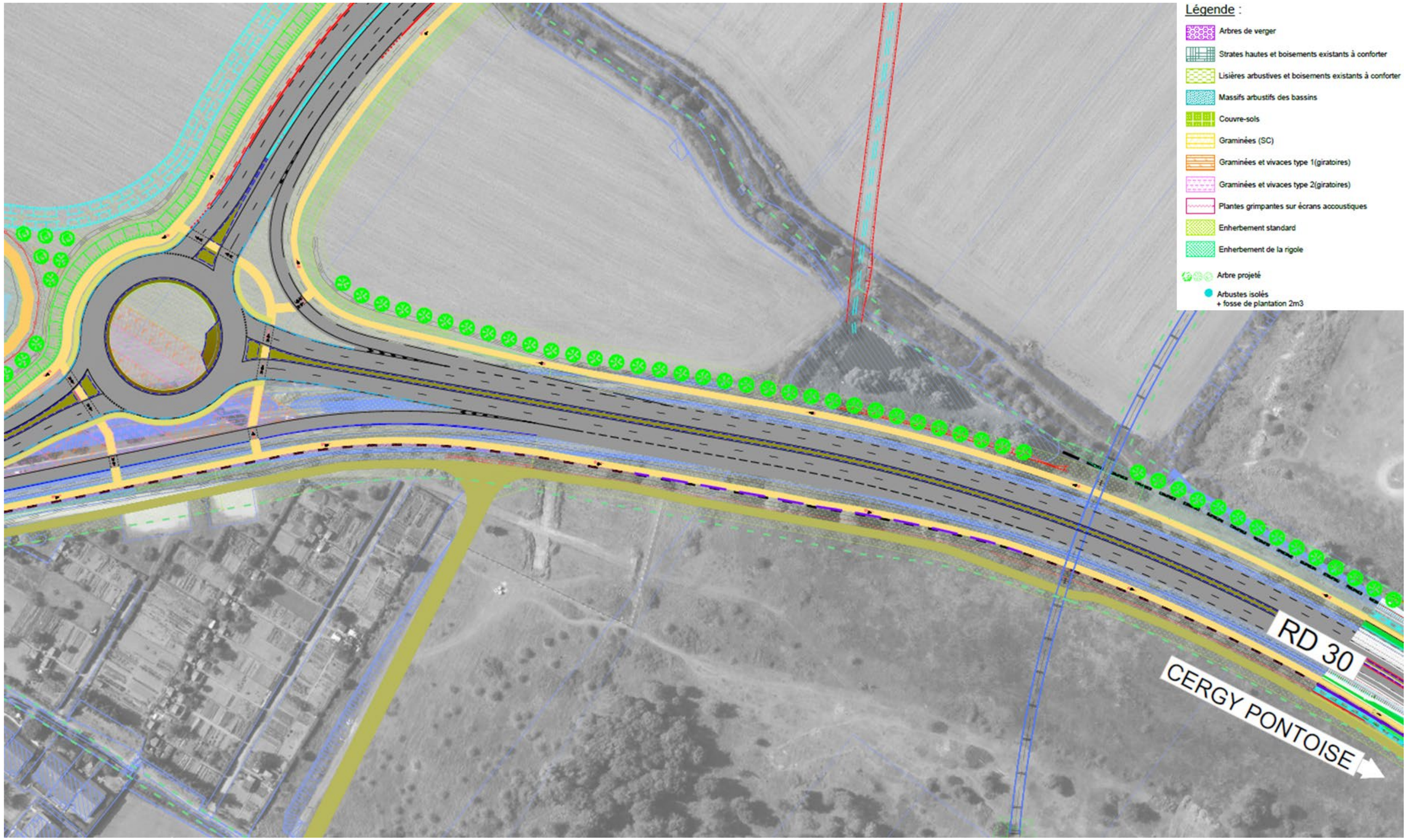


Figure 43 : Localisation des plantations sur la zone 4 de la RD 30 (Source : Ingérop)

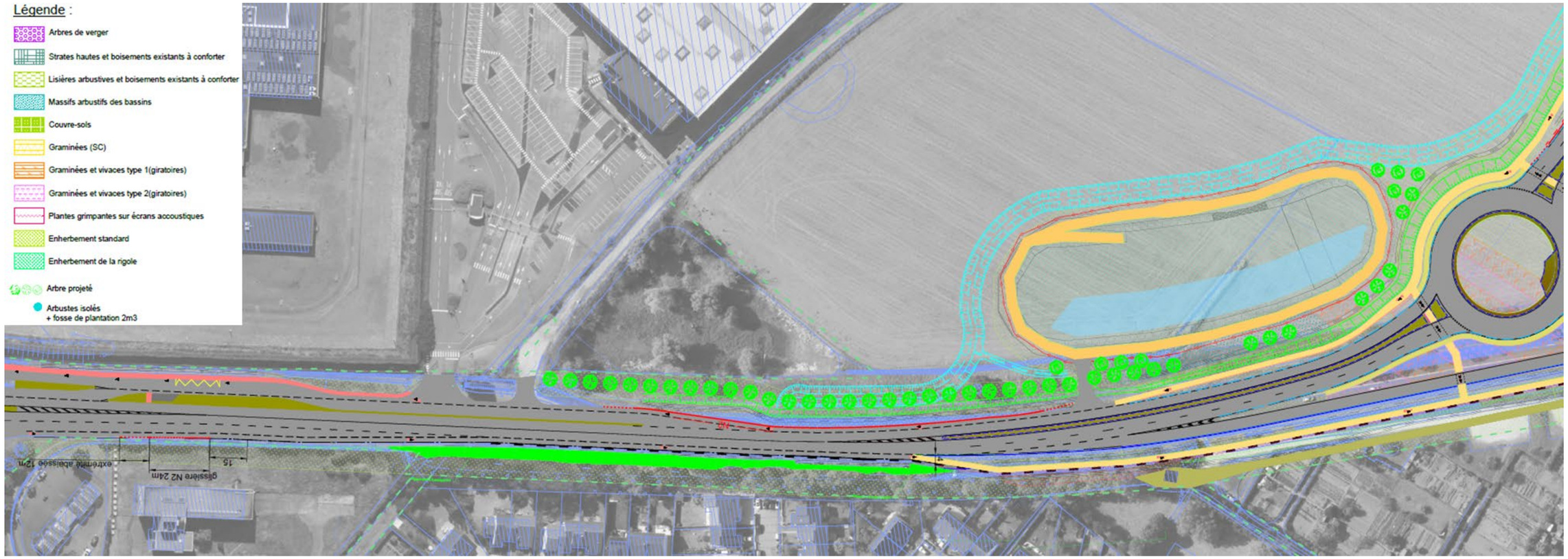


Figure 44 : Localisation des plantations sur la zone 5 de la RD 30 (Source : Ingérop)

4.2.1.2 Caractéristiques des plantations compensatoires

4.2.1.2.1 Caractéristiques techniques des alignements

Les nouvelles plantations arborées seront situées à 4 m minimum de la voirie. Cette distance permet d'assurer la sécurité à la fois pour les utilisateurs des aménagements, mais elle assure également une sécurité pour les arbres (pas de piétinement et tassement du sol au droit des racines, distance permettant un développement du houppier sans contrainte…).

Cette contrainte rend notamment impossible la végétalisation des terre-plein latéraux (TPL) par de la strate végétale haute. Une distance d'1.50m doit en effet être respectée entre les arbres et les ouvrages linéaires, tels que les cunettes fossés, pour assurer leur entretien et leur pérennité.

Au droit de la RD 190, au niveau de la section 1, une piste cyclable est prévue de part et d'autre de la route. Un fossé est également prévu entre la piste cyclable et l'alignement d'arbres. Ainsi, le recul des alignements par rapport à la chaussée est de 8m pour l'alignement ouest et 12,5 m pour l'alignement est. La distance de 4 m est également respectée entre les alignements et la piste cyclable.

Sur l'ensemble du linéaire, en particulier le long de la RD190 et de la RD30, les alignements d'arbres ont été optimisés pour assurer leur compatibilité avec les réseaux et les emprises foncières.

Ainsi, le doublement de l'alignement au droit de la RD30 a été abandonné pour des contraintes foncières au droit du centre Leclerc. L'implantation au cœur de la rigole a été étudiée mais une incompatibilité a été avérée, l'entretien de l'ouvrage linéaire s'en trouvant trop fortement contraint, risquant à termes de réduire ses capacités en termes de ressuyage des eaux en situation de décrue.

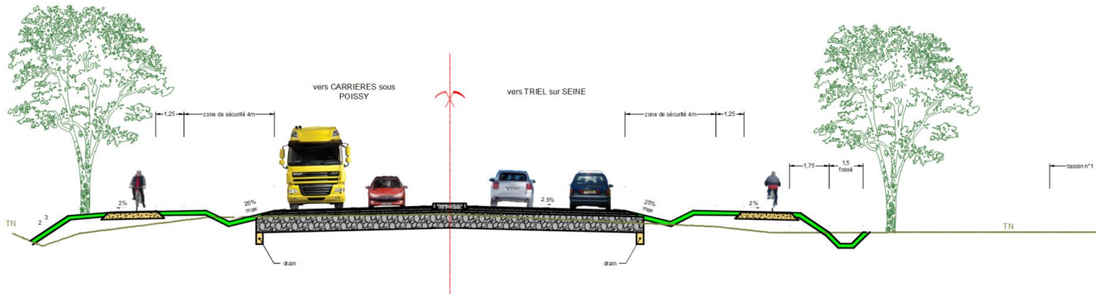


Figure 45 : Plan en coupe de la RD 190 (Source : Ingérop)

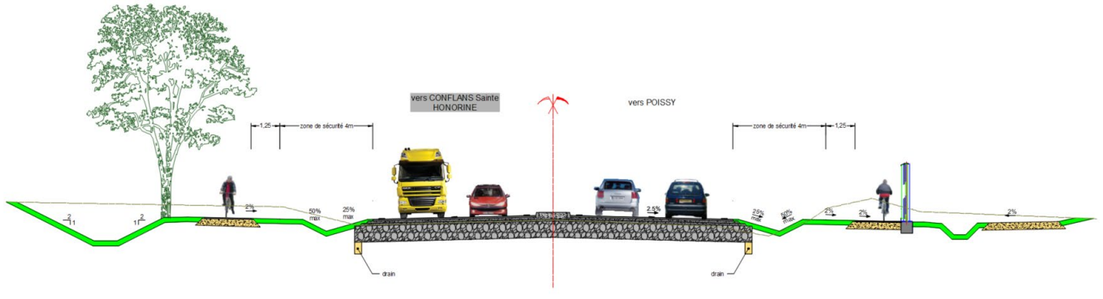


Figure 46 : Plan en coupe de la RD 30 Nord (Source : Ingérop)

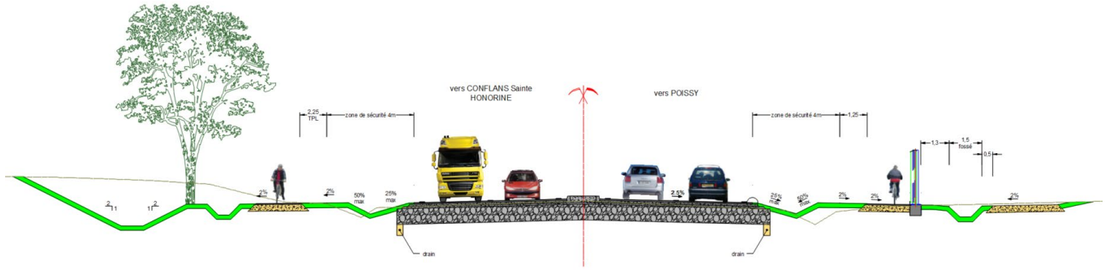


Figure 47 : Plan en coupe de la RD 30 Centre (Source : Ingérop)

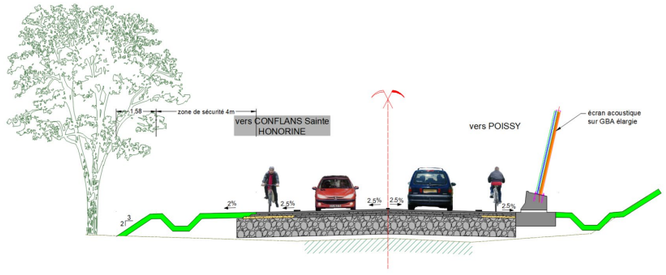


Figure 48 : Plan en coupe de la RD 30 Sud (Source : Ingérop)

Les arbres des alignements présenteront également un espacement régulier de 8 m entre chaque sujet pour contribuer au bon développement du houpier et du système racinaire de chaque arbre.

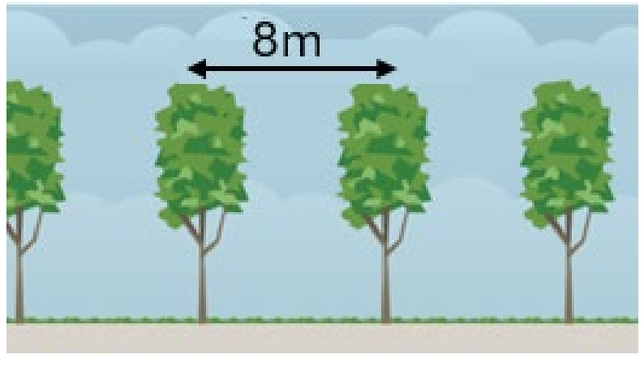


Figure 49 : Schématisation des espaces de plantations

4.2.1.2.2 Essences d'arbres

Sur l'ensemble du projet, les essences choisies sont des essences locales mais résilientes au changement climatique.

Pour la RD 190, des tilleuls seront replantés pour s'attacher aux alignements existants (maintien des formes et des couleurs des alignements existants). Les essences suivantes ont été choisies :

- ***Tilia platyphyllos*, Tilleul à grandes feuilles.** Cette essence résiste aux sécheresses, aux vents et aux gels.
- ***Tilia x europaea*, Tilleul d'Europe.** Cette essence résiste à la chaleur, aux sécheresses, à la pollution atmosphérique et aux vents.

Tilia platyphyllos, Tilleul à grandes feuilles — *Tilia x europaea,* Tilleul commun

Figure 50 : Planche des essences d'arbres sur la RD 190

Ces deux essences se complètent et permettront de créer des alignements d'arbres répondant aux problématiques de changement climatique, tout en assurant la mise en continuité des alignements existants.

Pour la RD 30 des érables seront plantés majoritairement, afin d'être cohérent (forme et couleur) avec les alignements maintenus :

- ***Acer monspessulanum*, Érable de Montpellier.** Cette essence résiste aux sécheresses, aux sols secs et aux vents. Cet arbre ne dépassera pas les 10 m de haut permettant au droit de la zone commerciale, de maintenir la visibilité des enseignes.
- ***Acer campestre*, Érable champêtre.** Cette essence résiste à la chaleur, aux sécheresses, à la pollution atmosphérique et à la chaleur.

Acer monspessulanum, Erable de Montpellier — *Acer campestre* Erable champetre

Figure 51 : Planche des essences d'arbres sur la RD 30

Les alignements, au droit des RD 190 et RD 30, pourront être complétés par les essences de chênes suivantes :

- ***Quercus pubescens*, Chêne pubescent**. Cette essence résiste à la chaleur, aux sécheresses, à la pollution atmosphérique et aux vents.
- ***Quercus petraea,* Chêne sessile.** Cette essence résiste aux sécheresses, à la pollution atmosphérique et aux vents.

Quercus pubescens Chêne pubescent — *Quercus petraea* *Chêne sessile*

Figure 52 : Planche des essences de chêne (Source : Ingérop)

Pour l'ensemble des alignements créés, les essences seront plantées en alternance pour éviter la prolifération des maladies.

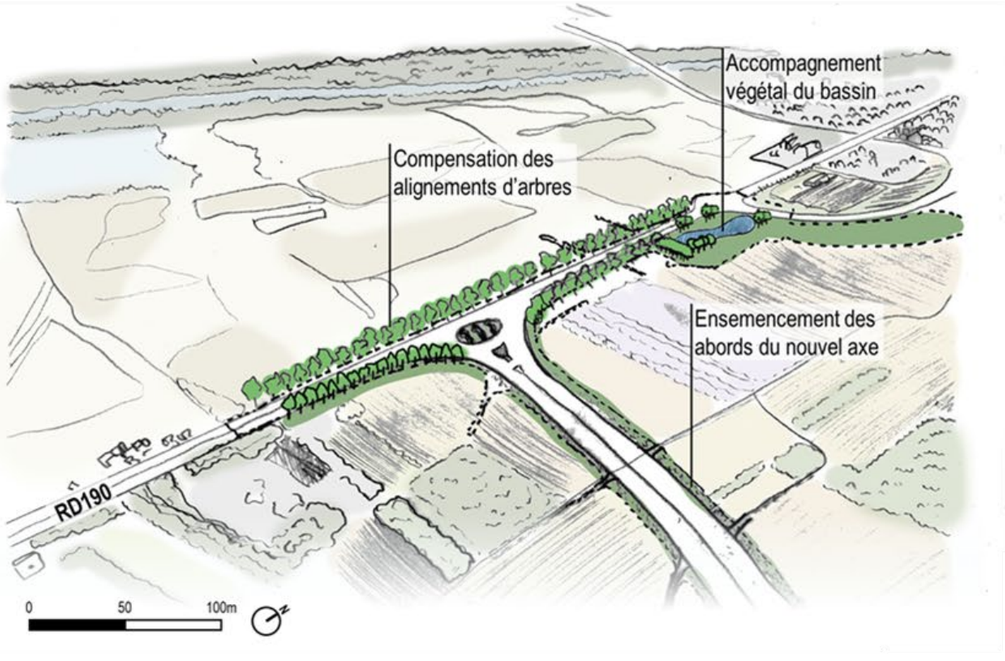
Le projet met l'accent sur l'utilisation d'essences locales et la préservation des paysages existants, favorisant ainsi une transition douce entre les zones naturelles, agricoles et urbaines.

Les esquisses ci-dessous permettent de d'illustrer le projet paysager prévu pour les sites de compensation sur la RD 190 et la RD 30.

RD190

➢ *Avant (alignements disparates et non homogènes)*

➢ *Après*



RD30

➢ *Avant (alignements discontinus avec trouées)*

➢ *Après*

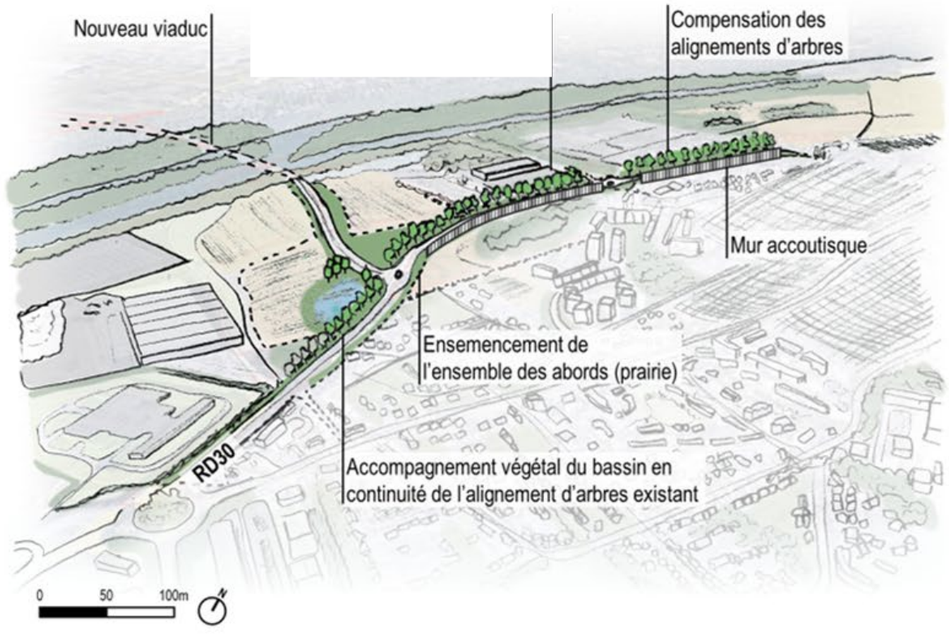


Figure 53 : Représentation du projet paysager au droit de la RD 190 et de la RD 30 (Source : Ingérop)

4.2.2 *Planning de réalisation de la compensation*

La plantation des arbres d'alignement compensatoires sera effectuée à l'issue des travaux de requalification de la RD30 et RD190. Les plantations seront phasées avec :

- RD190 : plantation durant l'hiver 2027 – 2028
- RD30 : plantation durant l'hiver 2027 – 2028 et 2028 – 2029

5 TABLEAU RECAPITULATIF DES ABATTAGES ET DES PLANTATIONS

	RD190	Pissefontaine	Barreaux	RD30	Total
Arbres plantés	144	53	47	192	436
Arbres supprimés	55	0	0	92	147
Arbres supplémentaires	+89	+53	+47	+100	289

Au total, 436 arbres seront replantés le long de la RD30, de la RD190 ainsi qu'aux abords des nouvelles voieries, pour 147 abattus.

Le différentiel entre les arbres abattus et replantés est donc de 289, représentant un taux **de compensation de 2.96 arbres plantés pour 1 abattu**.

De plus, le projet s'appuie sur les micro-paysages existants ou en cours d'installation (vergers, bosquets, boisements…) et prolonge les structures végétales existantes, afin d'assurer les continuités paysagères. Au droit de l'ouvrage, les boisements seront reconstitués et confortés.

Sur l'ensemble du projet de liaison RD30-RD190, l'aménagement paysager complémentaire aux arbres plantés dans le cadre de la présente demande d'autorisation représente environ 8000 m².

Fusain d'Europe

Cornouiller mâle

Troène commun

Aubépine monogyne

Figure 54 : Strate arbustive (Source : Ingérop)

Saule pourpre nain

Saule pourpre rampant

Osier rouge

Figure 55 : Strate arbustive des bassins (Source : Ingérop)

Calamagrostide 'Karl Foester'

Gaura lindheimeri

Eulalie 'Krater'

Figure 56 : Graminée et vivaces des giratoires (Source : Ingérop)

6 CONCLUSION

Dans le cadre du projet de création de la liaison entre la RD 30 et la RD190, la coupe de 147 arbres d'alignement au droit de ces RD est inévitable. Le paysage actuel est marqué par ces derniers, notamment avec ceux de la RD 190. La recréation de ces alignements a donc une importance paysagère.

Il nous a paru indispensable de prioriser la compensation de ces alignements en lieu et place afin de pouvoir maintenir et même renforcer leur présence dans le paysage. La compensation proposée est de 436 arbres replantés, soit 2,96 arbres replantés pour un arbre abattu.

Le département des Yvelines se chargera du financement de ces arbres d'alignement au titre des mesures de compensation prévues par l'article L. 350-3 du code de l'environnement.

Le projet s'insère et s'articule dans la démarche plus large engagée par le Département ayant pour objectif la revalorisation agricole et environnementale de l'ensemble de la boucle (Site Naturel de Compensation, Restauration et Renaturation).

7 ANNEXE 1 : PLAN MASSE (CONF PIECE JOINTE)

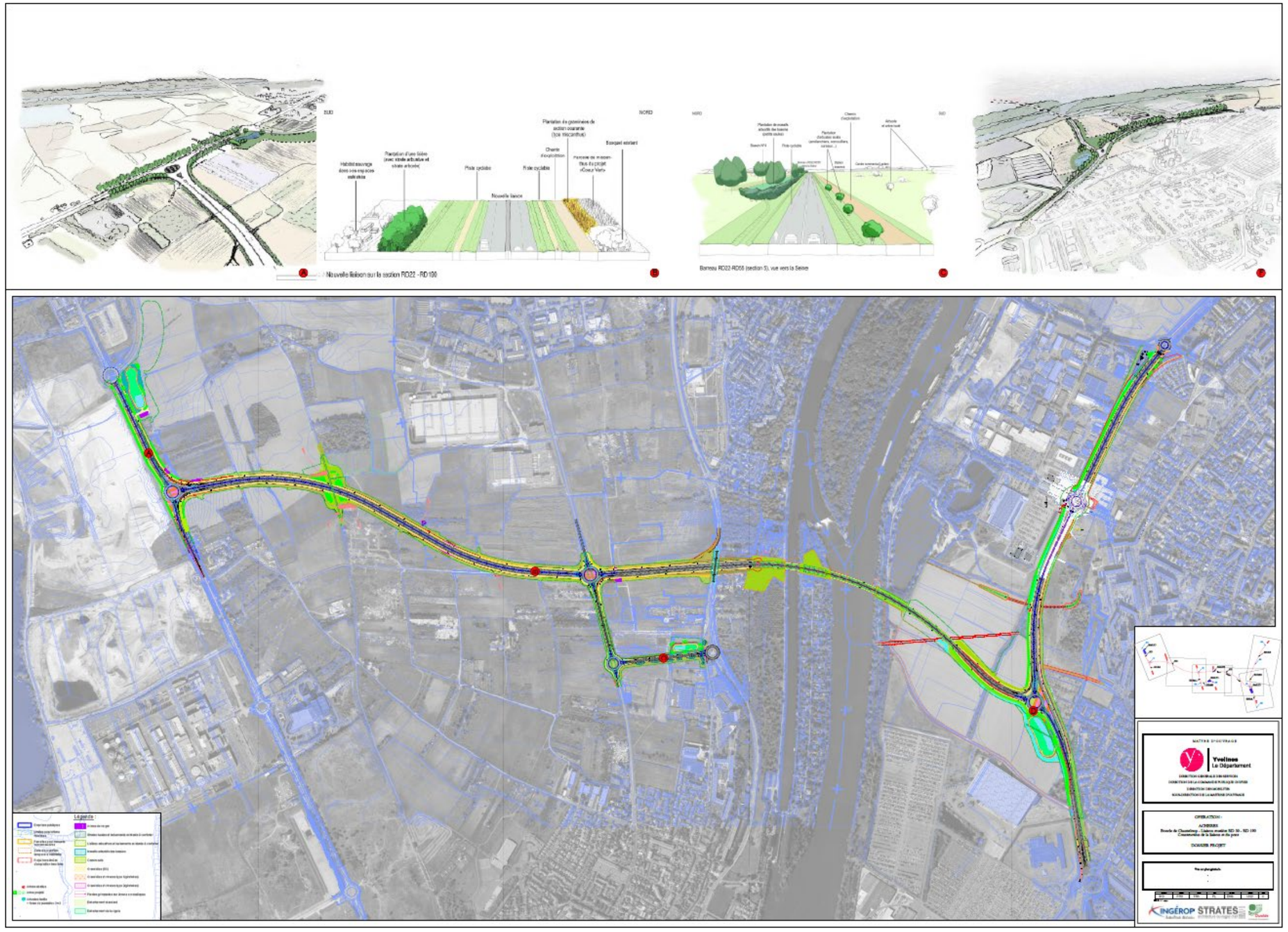


Figure 57 : Plan de masse (Source : Ingérop)

8 ANNEXE 2 : DIAGNOSTIC ECOLOGIQUE PREALABLE A L'ABATTAGES D'ARBRES D'ALIGNEMENT LIE AU PROJET ROUTIER

Conf Piece jointe

9 ANNEXE 3 : DIAGNOSTIC PHYTOSANITAIRE

Conf Piece jointe